This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

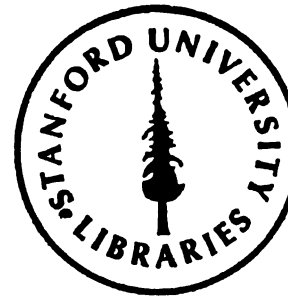
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

SECRETARÍA GENERAL
PRESUPUESTO Y MEMORIA ANUAL
SEGUNDA DIVISIÓN

MEMORIA

PRESENTADA AL

CONGRESO NACIONAL DE 1893

POR EL

MINISTRO DE GUERRA Y MARINA

GENERAL DE DIVISION

Don LUIS MARIA CAMPOS

STACKS
NOV 1979
LIBRARY

TOMO II:

DEPARTAMENTO DE MARINA

MINISTERIO DE MARINA
ARCHIVO GENERAL

BUENOS AIRES

Impreso por J. N. Klingelfuss, Calle Balcarce 371

(ENTRE MORENO Y BELGRANO)

MDCCCXCIII.

Digitized by Google

VA 613
A33
1893:2

FUMIGATED
DATE _____

Digitized by Google

Buenos Aires, Abril 24 de 1893.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina General Don Benjamin Victorica.

En cumplimiento á la nota de ese Ministerio de fecha 2 de Marzo ppdo. tengo el honor de elevar á V. E. la Memoria de este Estado Mayor General, y reparticiones y buques que del mismo dependen, y correspondiente al ejercicio de 1892—1893.

Dios guarde á V. E.

RAFAEL BLANCO.

Digitized by Google

Estado Mayor General de Marina

En el período anual que abraza la presente memoria, este Estado Mayor se ha preocupado con preferente atencion de organizar en lo que sus atribuciones le han permitido la parte que se refiere al personal de la Escuadra: pues tiene la conviccion, que sin un personal idóneo y entendido en los deberes de su cargo, no es posible pretender en las dotaciones de los buques un cumplimiento exacto y una rigurosa disciplina.

La Barca Ushuaia, depósito de marineros y fuente de donde ha de surtirse de personal subalterno nuestra Escuadra, ha recibido á su bordo desde Enero de 1892 hasta la fecha, 295 enganchados por cuatro años, cifra que puede considerarse halagüeña si se tiene en cuenta el poco resultado que han obtenido las oficinas de enganche del Ejército.

Este personal es el que ha servido para enviar á Europa á objeto de tripular nuestros buques «9 de Julio» é «Independencia», siendo la vez primera que los buques mandados construir en los astilleros ingleses sean recibidos por tripulaciones en su totalidad argentina.

Creo pertinente recordar en esta memoria lo ...ota y en diferentes ocasiones he tenido el ...manifestar á V. E. sobre la conveniencia ... el sistema actual de enganche, pues juz-

Digitized by Google

go que aumentando á 400 $ el premio de enganche divididos en cuatro anualidades de cien pesos, abonándose la primera al firmar el contrato y la última al cumplir sus compromisos, se obtendría indudablemente mejor éxito que el conseguido hasta el presente.

Otro de los puntos en que este Estado Mayor debe insistir es en el mejoramiento de las condiciones del hombre de mar y cuyo proyecto se encuentra á la superior aprobacion de V. E. pues es á todas luces necesario, si queremos que el marinero se perpetúe en el servicio, que tenga el estímulo de los premios y ventajas que en el indicado proyecto se mencionan.

El sistema actual de racionamiento es deficiente no solo por los artículos de que se compone que no forman un verdadero sistema de nutricion sinó que faltan en él otros artículos indispensables para el alimento del hombre de mar, deficiencia que se viene notando en toda época que nuestros buques tienen que hacer navegaciones en las que se ven precisados á consumir el racionamiento de mar.

En Setiembre de 1890 la comision nombrada para estudiar la reforma que la práctica y la salud del marinero aconsejaban introducir en el racionamiento, tuvo el honor de elevar á ese Ministerio el resultado de sus estudios y sobre cuyo informe aun no ha recaido resolucion alguna.

La organizacion del cuerpo de contramaestres, clase irremplazable en la armada y llave puede decirse de la subordinacion del personal subalterno, es punto Sr. Ministro que merece una atencion especial y este Estado Mayor se permitirá en breve elevar á la aprobacion de V. E. un proyecto de Reglamento orgánico de dicho cuerpo.

El Cuerpo de Comisarios de la Armada, es otra de las instituciones que merecen ser reglamentadas si se tiene en cuenta la importancia ya de nuestra Escuadra y los valiosos intereses que consume su

Digitized by Google

administracion, pues la mayor ó menor economía en esos intereses estriba en que ellos sean administrados con idoneidad y competencia.

El Cuerpo de Maquinistas, va adquiriendo poco á poco el elemento nacional de que debe componerse, siendo halagüeño manifestar que al presente cuenta la Escuadra con 52 maquinistas argentinos sobre un total de 78 que constituye el personal del cuerpo, pudiendo asegurarse sin temor de equivocarnos que á la vuelta de tres años deberes tan importantes serán desempeñados en su totalidad por argentinos.

La Escuela de aprendices de Maquinista en Inglaterra funciona con buen resultado, teniendo colocados sus alumnos en diversos talleres de construccion de Bir-Revhead y de New Castle on Tyne, de cuyos progresos habria tenido oportunidad de imponerse V. E. por los diversos partes que durante el año trascurrido han sido elevados por su Director.

Otra mejora que se impone es la de establecer en uno de los buques de primera clase una Escuela de Timoneles, donde adquiriesen los conocimientos prácticos necesarios para el buen desempeño de sus delicadas funciones.

Las divisiones de este Estado Mayor han continuado organizándose en los servicios que les son peculiares, notándose la falta absoluta de una Seccion de Estadística y la que este Estado Mayor organizará en breve con los elementos indispensables para su buen funcionamiento, pues hasta el presente la Division que ha podido por su organizacion acabada, suplir la falta de la indicada seccion, ha sido la Division Administracion apesar del exesivo trabajo que sobre la misma pesa.

Por los cuadros que se acompañan se demuestra

Digitized by Google

GENERAL BOOKBINDING CO.
80 431ST 53 005 S ADH 2093
QUALITY CONTROL MARK

el movimiento administrativo que han tenido las indicadas divisiones.

La Academia de Alumnos de Administracion que principió á funcionar en Julio del año próximo pasado continúa con laudable empeño de parte de su direccion, en que dicha institucion responda no solo á los sacrificios que le impone al Erario sino tambien á los fines para que ha sido creada.

El estímulo con que se trata de que los alumnos que á ella pertenecen responda con su aplicacion á los fines ante dichos ha dado por resultado que al vencimiento del presente semestre pueda la Armada recibir el primer contigente de Comisarios de 3ª clase.

Como se impondrá V. E. por el parte detallado que se acompaña, de las maniobras que se verificaron bajo la direccion del que suscribe en Julio del año pasado y el que fué elevado á su conocimiento en la debida oportunidad, créome habilitado para poder manifestar á V. E. la conveniencia y utilidad que reportaran siempre al conocimiento práctico de las dotaciones, de que esos ejercicios se repitan con la mayor frecuencia que fuera posible, pues en ellos estriba que las dotaciones de nuestros buques, tanto en su parte oficial como marinera se acostumbra no solo á vivir en tan instable elemento, sino que lleguen á poseer un conocimiento práctico de nuestras costas y de las entradas y salidas á todas horas en nuestros puertos, por cuyos motivos creo que las citadas evoluciones deberian tener un campo mas ancho de accion que el que han tenido las evoluciones á que me refiero. (Anexo A.)

Digitized by Google

En virtud de haber pasado á depender de Marina la direccion y administracion de los Faros este Estado Mayor se ha preocupado desde el primer momento de que el personal encargado de ellos fuera competente y en lo posible hombres de mar, habiéndose sustituido los Inspectores civiles por Gefes de la Armada.

Se ha levantado inventario prolijo de las existencias de cada uno y este Estado Mayor conociendo las necesidades de que adolecen, se preocupa de remediarlas como así mismo someterá en breve á la aprobacion de V. E. una reglamentacion de los artículos de consumo que deben proveerse semestralmente y los de dotacion fija con especificacion de la clase, calidad y duracion de cada uno de ellos.

Se encuentran en nuestro puerto dos de los pontones faros mandados construir á Europa, habiéndose librado ya la órden para que el de Punta Piedras sea colocado en Punta de Indio que es el lugar donde debe prestar sus servicios.

Durante el año trascurrido se han librado al servicio de la navegacion los dos faros fijos de primera clase de San Antonio y Punta Médanos que con el de Bahia Blanca, una vez colocado en su sitio, el de Rio Negro y el de la Isla de los Estados completan el servicio semafórico de esa parte de las costas del Atlántico.

Con fecha 6 de Abril del corriente año este Estado Mayor tuvo la honra de someter á la aprobacion de V. E. un proyecto de creacion de una Direccion General de Artilleria, la que por los motivos espuestos en la nota á que me refiero, vendria á subsanar las deficencias con que se tropieza en la actualidad en la administracion de tan importante como valioso material.

Digitized by Google

La indicada Direccion General teniendo á su cargo los inventarios de cada buque llevaria la cuenta corriente del movimiento y consumo del citado material y seria la llamada en todo momento para ilustrar á la Superioridad en cualquier asunto de tan importante ramo.

La compañia de Marineros á las inmediatas órdenes de este Estado Mayor, ha continuado prestando durante el año trascurrido los servicios que les son inherentes, habiéndose aumentado su personal á cien plazas. La conveniencia de que subsista el espresado destacamento es innegable si se tiene en cuenta que su personal cubre los servicios de guardia de esta Reparticion y otras militares y es el local llamado á recibir los oficiales arrestados y el personal subalterno por diferentes causas, mientras son conducidos á sus buques respectivos.

La instruccion que su personal recibe es completa por cuyo motivo pone en condiciones á dicha fuerza para hacer los honores que por varias causas está llamado á desempeñar.

CONTRA-ALMIRANTE D. BARTOLOMÉ M. CORDERO

El dia 5 de Setiembre la Marina sufrió la pérdida del primer Gefe de Estado Mayor General de la Armada, y la Nacion la de un Gefe esperimentado y fiel.

Digitized by Google

ESCUELA NAVAL

Por la memoria que sea compaña se impondrá V. E. del estado de instruccion y disciplina que durante el año ppdo. ha reinado en dicho Establecimiento, como asi mismo del movimiento del personal, habido en sus distintas categorias.

Este Estado Mayor considera de su deber al elevar la presente memoria, recomendar á la consideracion de V. E. la necesidad indicada por su actual Director y lo conveniente que seria dotarla de un tercer Comandante de la graduacion de Teniente de Navio y de acuerdo con lo que establece el Reglamento de Embarcos y Destinos, empleo que vendria á tener á su cargo la inspeccion y vigilancia militar de la Escuela con el objeto de que el Sub-Director pudiera atender con mas amplitud á las múltiples obligaciones que sobre el mismo pesan.

TALLERES DE MARINA

Considerando de importancia la publicacion de esta memoria y como trabajo estadístico creo de mi deber acompañarla con el indicado objeto.

Este Estado Mayor al considerar completo el trabajo que la misma adjunta, se felicita que él haya sido verificado por un comisario de la Armada que ha hecho sus estudios teórico-prácticos en la Division Administracion de este Estado Mayor.

Por las inspecciones frecuentes que ha hecho el que suscribe á dicho Establecimiento puede manifestar á V. E. con satifaccion, los adelantos que dia á dia se vienen en él notando, merecen que el Superior Gobierno le preste la mas preferente atencion y

Digitized by Google

se le faciliten cuantos médios sean necesarios para que su actual Director pueda con su actividad, inteligencia y contraccion, colocar dicho establecimiento á la altura que requiere la importancia actual de nuestra Escuadra.

DIRECCION GENERAL DE TORPEDOS

Considerando de interés la publicacion de las memorias presentadas por el Director General de Torpedos y referentes á la citada Direccion; á la Estacion y Apostaderos en La Plata y al Torpedo de Division «Espora» creo de mi deber acompañar los originales.

En la Estacion de Torpedos del Tigre se continuan las construcciones complementarias de las obras ejecutadas en el año 1891 con el objeto de que puedan habitar los oficiales que se dedican á estudiar los cursos de torpedos y á que el material alli depositado tenga las comodidades necesarias para su debida conservacion.

En la Estacion de La Plata se ha dado principio á la construccion de galpon provisorio que debe servir para depósito del material, y pertrechos de las torpederas de estacion en dicho punto.

COMISARIA GENERAL DE MARINA

La Comisaria General de Marina á cuyo cargo se encuentran las provisiones de la Armada, ha respondido en la esfera de su accion á llenar sus de-

Digitized by Google

beres, si bien con algunos entorpecimientos emanados por tener que sujetarse á las prescripciones de la Ley de Contabilidad.

El Reglamento de Consumos, base de las provisiones á la Armada, no ha sido ni será posible pornerlo en verdadera vigencia, intérin no subsistan los depósitos generales de artículos con destino á la misma Escuadra, y es debido á estos fundamentos que este Estado Mayor en notas y repetidos informes ha manifestado á V. E. la necesidad de establecer, bien en la Comisaria General ó en los Talleres de Marina, depósitos generales de artículos para el consumo de la Escuadra, lo que evitaria las dificultades que se presentan cada vez que se hace necesario sacar á licitacion uno ó mas artículos, no solo por las exigencias del pago, quanto por los rechazos, por no ser ellos presentados de la calidad y clase estipulados, dificultades que vienen siempre á redundar en contra del buen servicio y mucho mas si son con destino á las salidas de algun buque en urgente comision.

Estas dificultades apuntadas, podrian subsanarse bien con los depósitos que dejo indicados ó bien autorizando al Señor Comisario General de Marina para proveer todos aquellos artículos que están considerados como reglamentarios, prévia la entrega á esa reparticion de la cantidad que para dicho servicio asigna mensualmente el presupuesto y siempre que lo solicitase mes á mes.

En el caso de que V. E. creyese justo tomar en consideracion la creacion de los depósitos enunciados, convendria que la adquisicion de los artículos fuera hecha directamente á Europa, pues con dicha medida este Estado Mayor considera, podrian obtenerse con una economia aproximada de un 200 %, á lo que habria que agregar la bondad del artículo, que á no dudar, seria siempre superior á la mayoria de los navales que se espenden en esta plaza, y digo que habria que agregar esta segunda economia, pues

Digitized by Google

es sabido de una manera evidente que la bondad de los artículos, influye notablemente en su duracion.

De estas compras pudieran exeptuarse las telas los aceites y algunos otros artículos que por la conveniencia de proteger las industrias nacionales fuere justo adquirirlas en el pais.

Otro de los puntos que este Estado Mayor considera de suma importancia, es el de establecer en ciertos puertos de la República, depósitos flotantes de carbon de donde pudieran proveerse nuestros buques en sus navegaciones.

Estas medidas dado el plan económico administrativo que ha implantado el Superior Gobierno, vienen imponiéndose como complemento á la buena organizacion administrativa de la marina.

CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA

Se acompaña original la memoria correspondiente que eleva el Señor Inspector General de dicho cuerpo.

Por ella podrá imponerse V. E. no tan solo de los servicios llenados por dicha Inspeccion durante el año, sino tambien de las necesidades mas palpitantes que emergen en el estado actual.

ESCUADRA

Con fecha 5 de Julio zarpó de nuestro puerto la Escuadra compuesta del Acorazado «Almirante Brown» Crucero «25 de Mayo» y caza torpedero «Rosales»;

Digitized by Google

al mando del Señor Contra-Almirante Daniel de Solier con el objeto de asistir al centenario de la salida de las Carabelas de Colon del Puerto de Palos.

Del resultado de dicha espedicion ya tiene V. E. conocimiento por el parte oficial elevado por el indicado Señor Contra-Almirante y el que me permito adjuntar en cópia á la presente memoria. (ANEXO B.)

ACORAZADO « ALMIRANTE BROWN »

Considerando de verdadera utilidad la publicacion del parte oficial elevado por el Señor Comandante del mismo á su regreso á nuestro puerto creo de mi deber acompañarlo íntegro.

Por él se impondrá V. E. de las mejoras y estudios realizados durante esa expedicion, como así mismo de las refacciones que ha sufrido el citado acorazado en los astilleros ingleses; siendo halagüeño para nuestra marina el buen recibimiento que han obtenido de las autoridades en los distintos puertos europeos que han visitado.

CRUCERO « 25 DE MAYO »

Se acompañan los informes pasados por su Comandante accidental, Teniente de Navío Don Lorenzo M. Irigaray, dando cuenta de los trabajos efectuados en el espresado buque en el Arsenal de Spezia; del estado general de los fondos y compartimientos interiores del buque y de las pinturas que le eran de

Digitized by Google

importancia, como así mismo el parte detallado del viaje efectuado por el indicado Crucero desde el puerto de Spezia al de Buenos Aires y en cuya travesía ha consumido 1.298.840 kilos de carbon, habiendo empleado 18 dias y 9 horas en la travesía.

Crucero « 9 de JULIO »

Este nuevo Crucero que pronto vendrá á aumentar nuestro poder naval se encuentra en los Estados Unidos de la América del Norte, representando á nuestra Nacion en la gran revista naval que tendrá lugar con motivo de la inauguracion de la Exposicion de Chicago.

Acorazado « LIBERTAD »

Se acompaña la memoria de esta nave de guerra que recien ha llegado á nuestras playas, pues en ella se informará V E. suscintamente de su estado actual y de la navegacion desde su salida de los astilleros ingleses hasta su arribo á esta Capital, habiendo efectuado la navegacion en 34 dias al mando de su Comandante el Capitan de Fragata Don Atilio Barilari.

Acorazado « INDEPENDENCIA »

Este buque, gemelo del Libertad, se encuentra listo en Inglaterra para emprender viage á nuestro puerto y con cuyo objeto y para tripularlo, arribó al

Digitized by Google

puerto de Liverpool el dia 7 del corriente mes; la dotacion de Gefe, Oficiales y marineria á las órdenes de su Comandante, Capitan de Fragata Don Edelmiro Correa.

Crucero «PATAGONIA»

Este buque durante el año que abraza esta memoria, terminó las reparaciones que se le venian verificando, en el Puerto de Montevideo.

Formó como nave capitana en la Escuadra de Evoluciones que tuvieron lugar en el mes de Agosto del año pasado, fondeando nuevamente en nuestro puerto.

Prestó el servicio cuarentenario en la rada y se ocupó durante todo el año en los trabajos que exigian su conservacion y entretenimiento, habiendo ejecutado durante el año los diferentes ejercios reglamentarios.

Acorazado «EL PLATA»

Este buque continúa fondeado en el Rio Lujan sufriendo las reparaciones complementarias y de detalle en su interior, así como tambien el cambio de las calderas últimamente recibidas de la casa de los Sres. Laird Brot. de Birkenhead; el palo actual será reemplazado por uno militar que se construye actualmente en aquellos talleres. Se calcula que en lo que resta del año este buque quedará completamente listo para desempeñar las comisiones que se le confieran.

Digitized by Google

Corbeta « LA ARGENTINA »

El casco de este buque merece por parte de la superioridad una preferente atencion por el estado deplorable en que se encuentra que lo imposibilita por completo para prestar servicio alguno, mucho mas si se tiene en cuenta que las demás partes del buque se hallan en un estado satisfactorio de conservacion, habiéndose efectuado con el personal existente abordo las pequeñas reparaciones y los trabajos de limpieza y pintura reglamentarias.

Los demás buques de la Escuadra han cumplido á satisfaccion las diversas comisiones que les han sido confiadas, habiéndose efectuado los ejercios prácticos reglamentarios y dedicádose al entretenimiento y á la mas perfecta conservacion de los mismos.

Antes de terminar esta memoria séame permitido hacer presente á V. E. la satisfaccion que esperimenta el que suscribe por el apoyo que ha encontrado en la Superioridad para todas las reformas tendentes á la mejora en la organizacion de nuestra Escuadra, siéndome grato poder manifestar á V. E. que tanto los Gefes de las diversas reparticiones como los Comandantes de buque, se esmeran porque los servicios confiados á su cuidado respondan con el mas exacto cumplimiento á la confianza que en ellos ha depósitado el Superior Gobierno.

Rafael Blanco.

Digitized by Google

MOVIMIENTO ADMINISTRATIVO de las divisiones del Estado Mayor General de Marina.

1892 1893

	DIVISION PERSONAL	DIVISION MATERIAL	DIVISION ADMINISTRACION	MESA DE ENTRADAS
Expedientes entrados	—	—	—	7558
Trámites producidos	2796	858	12927	26331
Informes expedidos	259	185	7465	437
Ordenes generales	198	—	—	—
Ordenes del dia	39	—	—	—
Bajas	490	—	—	—
Contratos de enganchados	295	—	295	—
» » reclutamiento	393	—	—	—
Deserciones	197	—	—	—
Condenas	24	—	—	—
Licencias acordadas	98	—	—	—
Comisiones	22	—	—	—
Despachos de Gefes y Oficiales anotados	84	—	—	—
Rendiciones de cuentas elevadas	—	—	19	—
Notas pasadas	3816	957	2770	—
Presupuestos pasados	—	—	147	—
Id aceptados	—	—	98	—
Id rechazados	—	—	49	—

Buenos Aires, Abril 21 de 1893.

Digitized by Google

CUADRO DEMOSTRATIVO

Del movimiento habido en el Archivo del Estado Mayor General de Marina desde 1º de Abril de 1892 á 20 de Marzo de 1893

ENTRADAS	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	Z	TOTAL	
Notas y Expedientes	468	151	279	186	436	63	397	367	70	8	17	171	768	5	12	343	1	115	44	13	175	231	5	3881	
Expedientes á informe	7	6	8	6	2	4	11	4	1	—	1	1	12	2	—	6	2	7	9	1	4	1	3	98	
Listas de Revista	84	30	48	12	60	—	24	—	—	—	—	12	24	12	—	36	—	36	—	—	24	30		432	
Poderes	8	16	34	6	6	12	21	4	1	2	—	11	18	6	3	10	5	7	18	3	5	3	1	200	
Partes Diarios	283	62	89	—	13	—	—	—	—	—	—	—	190		—	365	—	—	—	—	4	129	—	1125	
Filiaciones y Contratos	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	278	
Pasages dados por el E. M.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—		500	
Ordenes Generales del Ejército	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	6698
SALIDAS																									
Expedientes devueltos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	
Expedientes informados	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98	
Poderes anotados	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	319
																									6379

Buenos Aires, Marzo 23 de 1893.

CÁRLOS RUY.

Digitized by Google

(Anexo A.)

Rada de Buenos Aires, Setiembre 2 de 1892.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina Contra-Almirante Don Bartolomé L. Cordero.

Cumpliendo las órdenes que V. S. se sirvió impartirme en las instrucciones dictadas por ese Estado Mayor General me hize cargo el dia seis del actual de la Escuadra de Evoluciones compuesta del Crucero «Patagonia» buque de la insignia, Comandante Capitan de Navío Don Lázaro Iturrieta; Ariete «Torpedero Maipú», Comandante Capitan de Fragata Don Diego Laure; Torpedero de Division «Espora», Comandante Teniente de Fragata Don Jorge Victorica; Jorge nº 2, Comandante, Teniente de Fragata Don Pedro Mohorade y Pineda nº 3, Comandante Alferez de Navío Don Carlos Montaña; teniendo como Gefe de la Division Torpederas al Señor Gefe de la Direccion General, Capitan de Fragata Don Manuel José Garcia y como Gefe del Estado Mayor de la Escuadra al Capitan de Fragata Don Eduardo Múscari; habiendo zarpado la tarde del dia citado con destino á la rada de Maldonado donde tendrian lugar los ejercios que por la Superioridad se habia acordado ejecutar y de cuyo resultado tengo ahora el honor de dar cuenta á V. S. La nónima de los demas Oficiales, así como la del personal de cada buque la encontrará V. S. en las listas y cuadros ad-

Digitized by Google

juntos y como ya tiene V. S. por mis comunicaciones anteriores, conocimiento del arribo á su destino de la Escuadra cuyo mando se me confiara y de la inmediata inauguracion del periodo de Evoluciones desde luego como he dicho antes participo á V. S. los resultados alcanzados. El tiro al blanco al cañon se llevó á efecto con blanco fijo y buque fondeado á distancias que variaron entre 800 y 1600 metros, y blancos fijos y buques en movimiento con distancias de 1300 á 1700 metros. El blanco consistía en una muralla de piedra y arena de diez metros de frente por dos metros cincuenta centímetros de alto, colocada en el extremo N. O. de la Isla de Gorriti. Se obtuvo en conjunto para los disparos hechos con blancos fijos, buques fondeados, 28.07 % y 13.64 % para blanco fijo y buque en movimiento.

Como V. S. verá ese por ciento es satisfactorio, teniendo presente que el por ciento práctico para las piezas de que dispone la Escuadra no es mucho mayor que lo obtenido y primero que las dotaciones de los buques no han alcanzado todavia al grado de práctica que fuere de desear, pues como V. E. sabe, tomando por ejemplo el «Patagonia», su dotacion de marineria está compuesta casi en su totalidad de los reclutas del interior, provistos últimamente por el deposito de la Ushuaia. 2º Que los buques se encontraban molestados por el rolido para hacer las punterias. 3º Que el tiro efectuado, el llamado de guerra, es decir: que en el cómputo de los blancos solo se ha tenido en cuenta los proyectiles que han dado directamente en él, eliminándose del por ciento aquellos que es práctica contar como buenos en los ejercicios de tiro.

Los detalles parciales por buque de esos ejercicios los encontrará V. E. demostrados en las planillas adjuntas. El tiro al blanco con ametralladoras se hizo á distancia de 1200 metros sobre el blanco fondeado con resultados que dejan muy poco que desear

Digitized by Google

y el de fusil á 500 metros con barril por blanco que hubo que renovar por haber sido echado á pique.

El desembarco quedó determinado por ejercicios de Infanteria, tiro al blanco con rifles y cañones de desembarco, teniéndose con este último un malísimo resultado por haberse desmontado al segundo disparo dos de los cuatro cañones provistos últimamente al Acorazado «Almirante Brown» y que fueron dejados para las evoluciones al Ariete «Torpedero Maipú» lo que muestra la necesidad de modificar el ajuste de estos cañones sobre sus cureñas. V. S. conoce bien mis ideas sobre la necesidad de mejorar la situacion del hombre de mar, procurando por todos los medios obtener tripulaciones del pais y esta corta pero provechosa experiencia no ha hecho mas que confirmar mis crencias, por lo que pido á V. S. quiera interponer su influencia con el propósito de que la Superioridad dicte las medidas que fueren del caso para el logro de esa aspiracion. Creo que por el momento bastaría se sancionara el proyecto que con ese fin elevó el Estado Mayor General el año anterior.

Los ejercicios de Evoluciones Tácticas, consistentes en formaciones de linea, de fila, de frente, órden de grupo, cambios de una á otra de estas formaciones, llevadas á cabo por repetidas veces y en ocasiones distintas con el «Patagonia,» «Maipú» y «Espora» hubo que luchar con los inconvenientes de la marcha de un buque á ruedas con los de hélices para esos ejercicios, por las dificultades de giro del primero y la relativa imposibilidad de conservar las distancias tan luego como hay necesidad de alterar las velocidades.

La conservacion de los buques en sus puestos en las diferentes órdenes de navegacion y movimientos tácticos, asi como los cambios de las órdenes sencillas como en linea de fila, á las dobles, alejando toda probabilidad de peligros de abordaje, requiere no solamente cualidades maniobristas bien determinadas

Digitized by Google

en los capitanes, sino tambien una insu riontcc perfecta, desarrollada por el continuado ejercicio en los oficiales encargados de la derrota, oficiales de guardia y personal encargado de las señales por lo que creo debe recomendarse la repeticion frecuente de esos ejercicios á toda Escuadra que se llegue á formar hasta tanto esa práctica sea un hecho bien determinado. Las señales, único medio de trasmitir en la Escuadra las órdenes de su Gefe, requieren un personal instruido que entre nosotros no existe, y como V. S. sabe la mala interpretacion de una señal puede traer perjuicios irreparables no solamente al material por las colisiones que puedan sobrevenir sino tambien al resultado de una comisión ordenada por ese medio. Se hace perentoriamente necesario el funcionamiento á bordo de uno de los buques armados de 1ª clase, de una Escuela de Timoneles que proporcione un personal instruido, cuya necesidad todos sentimos.

Los ejercicios de torpedos efectuados consistieron en: 1º lanzamientos de torpedos con blancos fijos y lanchas en movimiento; 2º lanzamiento con lancha y blanco en movimiento; 3º en una corrida de tres lanchas torpederas en movimiento á toda máquina; 4º en ataques de un buque en la mar por tres lanchas, teniendo por objeto determinar la aplicacion práctica de la táctica proyectada con ese propósito por el Gefe de la Direccion General de Torpedos.

Este ejercicio quedó determinado por los tres siguientes temas: 1º Navegando de vuelta encontrada y por no haber sido descubiertas las torpederas por el buque, manteniendo este su rumbo sin alterarlo. 2º Navegando en las mismas condiciones que en el tema anterior, el buque avista á las torpederas á distancia de tiro de su artilleria rápida y trata de escapar por estribor. 3º Navegando en las condiciones del tema anterior, el buque atacado gobierna sobre babor. 5º Ataque de noche por las torpederas á la Escuadra fondeada.

Digitized by Google

El plazo fijo para los lanzamientos se estableció por medio de botes, dándole una extensión de 60 metros y habiendo las lanchas y el «Espora» con velocidad de diez millas lanzado sus torpedos de través y de proa á distancia de 200 y 500 metros.

De los diez y seis torpedos que se dispararon, doce hicieron blanco, ó sea 75 %, cifra que por si sola escusa entrar en mayores detalles sobre el excelente resultado obtenido.

El blanco en movimiento quedó establecido con dos pequeños botes distante 50 metros uno del otro, que fueron remolcados por una lancha á vapor con velocidad de ocho millas, manteniendo de diez las lanchas torpederas y el «Espora» al disparar sus tórpedos respectivos, habiéndose alcanzado en este ejercicio el 37.5 por ciento de blancos, resultado tanto mas satisfactorio si se tiene en cuenta: 1º Las pequeñas dimensiones de longitud dadas al blanco, comparadas con el mas inferior de los buques de guerra modernos; 2º Que las torpederas se encontraban molestadas por el temor de herir con sus torpedos á un buque de vela fondeado que generalmente quedaba dentro del radio de tiro, y 3º Las circunstancias de que los mismos torpedos habian sido disparados anteriormente dos veces en los ejercicios de blanco fijo, donde experimentaron las consecuencias que consigo traen las operaciones de recogerlos por los botes con tripulaciones poco espertas en operaciones de esta clase y embarcarlos en las torpederas con marejada picada.

La corrida de las tres lanchas se llevó á efecto á toda fuerza, el dia que se ensayaba la táctica de ataque, alcanzando una velocidad sostenida de 17 millas, sin haber esperimentado durante esa prueba ningun inconveniente ó accidente, funcionando la Nº 1º tan solo con una caldera.

El «Patagonia» con velocidad de ocho millas sirvió en la mar como buque atacado, para la esperiencia, en la que las lanchas torpederas marchaban á razon

Digitized by Google

de diez millas y puede afirmarse casi con certeza que el buque que encuentren las torpederas en los casos del 1º y 2º punto de los estudiados para el ataque, recibirá seis ó cuatro torpedos respectivamente.

En el 3º caso, no puede asegurarse con exactitud sobre el resultado hasta tanto no sea él practicado con mayor detencion. Además debe tenerse presente que la táctica de estudio es aplicable para los ataques de noche y que si en esa circunstancia, en que las esperiencias deben llevarse á cabo despues de muchos y continuados ejercicios de dia, con el objeto de que los comandantes de torpederas adquieran la práctica suficiente para efectuar los movimientos y evoluciones, con el aplomo y exactitud necesarias en las circunstancias diversas en que el ataque si es en noche oscura, hacen colocarlos, lo que no se ha podido efectuar en esta Escuadra, dado el corto tiempo de que se disponia para el lleno del programa de ejercicios que las instrucciones recibidas ordenaban; por lo demás los señores Comandantes manejaron con toda seguridad, sus lanchas respectivas en las diferentes veces que los temas fueron ejecutados.

El ataque á la Escuadra por las torpederas tenia por objeto determinar la visibilidad de estas de noche y el grado de confianza que la defensa con solo los medios de vigilancia de abordo podia inspirar y con ese propósito se dispuso que las lanchas abandonáran el punto dejando á sus Comandantes libertad absoluta de maniobrar dentro de cierto límite de tiempo. La noche del ataque se presentaba oscura y cerrada, es decir, en las condiciones que las torpederas por lo general intentarán sorprender una Escuadra ó buque fondeado.

Las tripulaciones de los buques con el objeto de que no se fatiguen y se relajara la vigilancia habian recibido órden de dividirse en cuatro trozos que se relevarian de dos en dos horas.

Digitized by Google

La número 3 viniendo de la parte de tierra, fué avistada recien á los 600 metros, es decir, cuando podia ya hacer uso de sus poderosos elementos. La número 1 penetró decididamente viniendo del mar por la parte del Este de la Rada, precisamente de donde esperábamos que el agua de ellas vendria y me encontraba en cubierta previniendo se vigilase por ese lado, cuando oí el silvato que anunciaba que la lancha habia lanzado sus torpedos sin ser descubierta.

Esta esperiencia, señor Contra-Almirante, ha puesto de manifiesto la necesidad que existe de estudiar la defensa contra torpederas con toda atencion, dotando á nuestra Escuadra de los medios modernos que existen en las demás naciones con ese propósito.

El dia del primer ejercicio de lanzamiento de torpedos con blanco fijo, uno de los de través del «Espora» al finalizar su carrera, salió á la superficie desviándose hácia la derecha, alcanzando el flanco de la lancha número 3 que se encontraba fondeada á su lado, embarcando los torpedos que habia lanzado, produciéndole un pequeño rumbo en su costado, por donde empezó á penetrar el agua que fué inmediatamente dominada por su Comandante que ordenó funcionáran los eyectores.

Dos horas mas tarde la lancha siempre á flote habia reparado completamente la averia y asistia á los nuevos ejercicios de lanzamientos, este pequeño accidente ha proporcionado á los tripulantes de la lancha el medio de aplicar pronto y eficaz remedio á las averias á que ellas se encuentran contínuamente espuestas por la debilidad de sus cascos y que deben ser reparadas con solo los medios disponibles abordo. Los datos relativos al funcionamiento de las máquinas y calderas, habilidad y rádio de accion y demás elementos referentes á las torpederas, las encontrará V. S. en el parte detallado que el Gefe de la Division me ha elevado y que ahora

Digitized by Google

tengo el honor de adjuntar á V. S. permitiéndome llamar su atencion sobre el hecho que él espone, de ser quizá nuestra marina la única que no asigna sobre sueldo ó remuneracion al personal embarcado en las torpederas, como compensacion á lo molesto, peligroso y espuesto que se hace el servicio á su bordo, por lo que espero que V. S. se ha de servir pedir á la Superioridad quiera dictaminar lo que fuere del caso con el propósito de que el servicio en las condiciones antes espresadas, sea de alguna manera mejor remunerado, á fin de poder contar con los elementos de personal necesario para esas embarcaciones. Los consumos de víveres, municiones, materias grasas y demás elementos que han consumido los buques que formaron la Escuadra, los encontrará V. S. en las planillas semanales que se acompañan.

Abordo del «Patagonia» en el fondeadero de Maldonado, hubo necesidad de reparar una averia producida en uno de los caños auxiliares de vapor, lo que se llevó á efecto con solo los elementos del buque. Segun los informes que he podido recoger, las averias en esa parte de la cañeria se producen con frecuencia, debido á la mala disposicion de la soldadura de orígen, por lo que soy de opinion que debe ser ella reemplazada con arreglo al pedido que su Comandante presentará; así mismo no teniendo en cuenta las reparaciones que el Superior Gobierno decretó anteriormente para poner el buque en condiciones de servicio que ellas deben completarse con la agregacion del cambio mencionado anteriormente, mas una bomba de alimentacion, complemento de la instalacion del alumbrado eléctrico y el cambio de los cuatro cañones de 20 libras de la cubierta alta por cuatro de tiro rápido de 76 milímetros, y la instalacion de cofas militares. Con esos complementos ó modificaciones que no importarán grandes gastos, se conseguiria poner el buque en condiciones de llenar con ventaja el servicio que de

Digitized by Google

él se exije, pues debe tenerse presente que el «Patagonia» reune las condiciones de todo crucero de su capacidad de desplazamiento.

La necesidad de entrar á dique y recorrida de máquina que tiene el Torpedero de Division «Espora» lo encontrará V. S. en el parte de su Comandante, que acompaño.

El Código de Señales para la Escuadra confeccionado por el Estado Mayor General, bajo la direccion del capitan de fragata D. Eduardo Muscari, fué declarado reglamentario en la Escuadra despues de algunos dias de ejercicios con él para poder informar á V. S. sobre la aplicabilidad á los buques; y mi opinion es, como resultado de las esperiencias á que él ha sido sometido, que la parte que se refiere á señales de banderas de dia y partes electricos de noche, puede ser aplicado con ventajas á nuestro servicio y no trepido en aconsejar á V. S. su impresion siempre que se salven algunas incorrecciones de redaccion que él contiene.

En cuanto á las señales acústicas y de luces Coston requieren antes de poder decidirse por ellas, mayores estudios y esperiencias, buscando para las acústicas un instrumento de mayor sonoridad que el pito de vapor y con el cual se pueda obtener una nota grave y otra aguda.

Consecuente con la parte 3ª de las instrucciones, me encontré el dia 24 del que rije en el Puerto de Montevideo en donde despues de haber cumplido con el ceremonial marítimo de arribo, recibí órden del Señor Ministro D. Enrique B. Moreno, para los honores que debian tributarse el dia 25 acompañando á las autoridades marítimas en los festejos de celebracion del aniversario de la Independencia de la República Oriental del Uruguay.

Los saludos al cañon fueron llevados á cabo por el buque de la insignia, habiendo los demas empavezado á toda gala y acompañado los Señores Gefes y Oficiales francos de la Escuadra al Señor Ministro

Digitized by Google

en el Te-Deum celebrado en la Catedral Metropolitana de la mencionada ciudad.

El adjunto parte del Señor Cirujano de Escuadra Doctor Don Alejandro Quiroga, muestra que el estado sanitario de los tripulantes de la Escuadra con excepcion del caso del marinero Bernardo Collera, que presentó una sintocomologia propia de la fiebre tifoidea y del que doy cuenta á V. S. por separado, ha sido completamente satisfactorio y que el servicio médico ha estado confiado únicamente á ese señor Cirujano por haber faltado á sus puestos desobedeciendo órdenes espresas, los Cirujanos del «Patagonia», «Maipú» y «Espora», los doctores Orgaz Montes, Consalvez y Casarino. Sobre esta irregularidad me permito llamar nuevamente la atencion de V. S. por ser raro que se termine sin accidentes mas ó menos graves en el personal, ejercicios como los llevados á cabo por la Escuadra, en lo que basta el mas pequeño descuido para producirlos.

El 26 conforme á las órdenes recibidas he dado por clausurado el periodo de Evoluciones, y no creeria haber cumplido con mi deber si no pusiera de manifiesto á V. S. el celo, inteligencia y contraccion desplegada por los señores Gefes y Oficiales de la Escuadra que me han acompañado en el feliz resultado de los ejercicios, pudiendo con seguridad atribuirse á ello y á la diciplina de las tripulaciones la ausencia de accidentes graves que son comunes á la reunion de buques y principalmente de las torpederas en ejercicios militares.

Con este motivo me es grato saludar respetuosamente á V. S. á quien Dios guarde.

(Firmado) RAFAEL BLANCO.

Digitized by Google

Anexo B.

Puerto de Buenos Aires, Enero 5 de 1893.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, General de Brigada Dr. D. Benjamin Victorica.

Comisionado por el Superior Gobierno para representarlo ante el de S. M. la Reina Regente de España, con la Escuadra á mis órdenes compuesta del Acorazado «Almirante Brown», Crucero «25 de Mayo» y Caza torpedera «Rosales», en las fiestas Colombianas que con motivo del 4º centenario de la salida de Cristobal Colon con las carabelas de Puerto de Palo, debian tener lugar en Huelva, habiendo arribado al puerto ayer, tengo el honor de dirigirme á V. E. dando cuenta de mi cometido.

Obedeciendo instrucciones recibidas zarpé con la Escuadra de la Rada el dia 6 de Julio de año próximo pasado por la mañana, viéndome obligado á fondear cerca del Ponton «Punta de Indio» hasta el 7 por la mañana, á causa de la baja marea y de la niebla que se hacia muy espesa.

Dado el poco tiempo de que disponíamos para arribar al Puerto de Cádiz, como lo prueba evidentemente el dia de llegada y la órden de hacerme inmediatamente á la mar, me decidió á seguir nuestra ruta el 7 por la mañana apesar de la niebla, dando las órdenes del dia que trascribo; dicen así:

Digitized by Google

« La navegacion en Escuadra se hará en línea « de fila, órden natural, teniendo el «Almirante « Brown» el Nº. 1, Crucero «25 de Mayo» Nº. 2 « y la «Rosales» Nº. 3.

« La distancia de buque á buque será de 400 « metros.

« De noche á la señal de endentar la distan- « cia de buque á buque se aumentará á 500 « metros, viniendo el Nº. 2 «25 de Mayo» á 200 « metros de la línea.

« En caso de mal tiempo ó fuerza mayor, el « buque que tuviere que separarse de la Escua- « dra se dirigirá en cuanto pueda, al puerto de « destino, Bahia (Brasil), teniendo cuidado de « ganar el tiempo perdido por las causas que « le hubieren separado de la Escuadra.

« El código antiguo seguirá en vigencia hasta « nueva órden, solo de noche y en caso de nie- « bla el código nuevo.

« Se señalarán los rumbos verdaderos em- « pleando el código nuevo donde dice: *Señales « en grados, señales de 2 á 3*, banderas con « gallardetes, inferior Nº. 8; cuando se indique « el rumbo en grados, se contará desde el N. « con 0º hasta 360º pasando por el E.—Ejemplo « el S. O. se señalará 225º.

« Los buques darán cuenta por señal de cual- « quier novedad importante que hubiere suce- « dido abordo.

« *Señales de niebla*. Seguir las aguas. Pitados « ordinarios de niebla—Estoy varado, cuatro pi- « tadas cortas—Tengo que capear, cinco pitadas « largas—Cambio de rumbo, dos pitadas largas « y dos cortas: las cortas 2 segundos, las largas « 15 segundos.

« Desde una milla al S. de Punta de Indio.

« 2 á 3—S. 47º E.—26 millas hasta tomar cinco « brazas.

« 3 á 4—S. 13º E.—54 millas hasta tener el

Digitized by Google

« Faro de San Antonio por el O. verdadero, y
« á 15 millas de distancia.
« 4 á 5—N. 75° E.
« 5 y 6 Rumbo á Cabo Frio 300 millas. »

Ambas órdenes nos permitian navegar en Escuadra reconociéndose los buques y hacer los rumbos necesarios.

Con el objeto de evitar colisiones con otros buques me decidí á abandonar la ruta general yendo en busca de Cabo San Antonio, lo cual ofrecia una garantia para la navegacion de la Escuadra á la par de encontrar la mayor agua para el «Brown».

Todas estas medidas tomadas, navegando en Escuadra sin ninguna novedad hasta el dia 8 á las 6 a. m. próximamente, hora en que fué perdido de vista el foco eléctrico del «Rosales» y no se oyó mas su silbato, abandonando la Escuadra en long. O. 58° 10' y latitud 35° 58' S. estimados, sin que se percibiera ninguna señal, maniobra que al haberla visto la hubiera aprobado dado las órdenes á que he hecho referencia.

El viento que era bastante fresco y la mar bastante agitada debian incomodar en su marcha al «Rosales» aunque al «Brown» y «25 de Mayo» solo los hacia mover.

El viento fué refrescando hasta que á la tarde se desencadenó un furioso temporal de la region de N. O. que nos obligó á correr en popa por ofrecer menos peligro á los buques.

A las 2 a. m. del 9, el «25 de Mayo» se vió obligado á aumentar velocidad, pues la mar lo invadia por la popa, perdiéndose de vista en 49° 46' long. O y 35° 41' lat. S estimados.

El 9 por la mañana empezaron á calmar el viento y la mar y á las 2 p. m. proximamente se pudo tomar rumbo á Cabo Frio.

El 10 por la tarde se percibieron humos por la popa y sospechando fuera uno de los buques que seguia sus instrucciones, ordené prepararse los focos

Digitized by Google

buscadores del «Brown», á la noche se dirigieron en la direccion de los humos siendo contestados por los del crucero que pocas horas mas tarde se nos incorporaba, pues obedeciendo estrictamente las órdenes recibidas seguia la ruta marcada.

Seguimos navegando en conserva hasta el puerto de Bahia donde fondeamos el dia 14 á las 8 p. m. despues de una navegacion con cielo generalmente cubierto lo que nos impidió, casi por completo, situarnos astronómicamente.

El 15 fué cuando el Consul Argentino me comunicó la lamentable pérdida del «Rosales» y la órden de seguir con ambos buques para Cadiz.

Despues de hacer el carbon necesario, zarpamos con direccion á San Vicente donde arribamos el 25, de donde despues de haber hecho la operacion de carga de carbon en cuarentena, seguimos con rumbo á Cadiz á donde arribamos el 2 de Agosto á las 8 a. m. apenas dos horas antes de la salida de las Escuadras para Huelva.

La travesia de San Vicente á Cadiz fué muy mala, habiendo tenido constantemente fuerte viento y mar grueso de proa que nos obligaron á disminuir la velocidad, pues el agua se embarcaba en el «Brown» en grandes cantidades, lo que ofrecia un serio peligro para este buque, cuyas portas de desagüe son de todo punto insuficientes.

En Cadiz una vez saludada la plaza y las insignias de el Almirante de la Escuadra Española, me puse de acuerdo con éste que debia de hacer cabeza de la linea, en lo que se referia á las ceremonias.

A las 10 a. m. zarparon las escuadras con rumbo á Huelva, donde fondeamos pocas horas despues cumpliendo aqui con las etiquetas internacionales por no haber tenido tiempo material de hacerlo en Cadiz.

El dia 3 por la mañana siguiendo las instrucciones dadas á los Almirantes de las Escuadras, se empavezaron los buques á la salida de la carabela «Santa

Digitized by Google

Maria» del Rio Tinto que enarbolaba la insignia del gran Almirante de Castilla, saludándola con 21 cañonazos.

Las Escuadras se pusieron en movimiento escoltando la caravela en el simulacro que hizo de tomar el rumbo que tomara Colon en busca del nuevo mundo, á su retirada para el fondeadero se hizo nueva salva; concluidas la ceremonia las Escuadras volvieron nuevamente á Cadiz.

De real órden de S. M. se hicieron pomposos funerales en homenage á las víctimas que perecieron en el naufragio del «Rosales». Asistieron las autoridades civiles y militares de la ciudad, los Estados Mayores de las Escuadras surtas en el Puerto; hicieron los honores un Regimiento del Real Ejército Español y una compañia armada de marineros de ambos buques. El puesto de honor fué ocupado por nuestra marina.

Durante nuestra estadía en Cadiz, hemos sido objeto de todo género de atenciones de parte de las autoridades civiles y militares.

Las Oficialidades visitaron los Arsenales de Marida de la Carraca, Observatorio de Marina de San Fernando, los Buques de las Escuadras y los establecimientos militares de la localidad.

Habiendo recibido órden de asistir á la demostracion naval en honor de S. M. el Rey de Italia que debia tener lugar en Génova, zarpé con la Escuadra el dia 20 haciendo escala en Toulon segun lo ordenado.

En ese puerto los oficiales visitaron los Arsenales de Marina, les Forges de Chantieres de la Mediterranée y los buques de la Escuadra Francesa de evoluciones del Mediterráneo.

Fué en este puerto donde se produjeron los dos incendios á bordo del «Brown» en los fuegos de artificio, cuyos partes fueron enviados oportunamente al Estado Mayor General de Marina. Ambos incendios fueron felizmente sofocado sin auxilio esterior.

Digitized by Google

De este Puerto zarpamos para Génova en la tarde del 6 de Setiembre, donde fondeamos el 7 por la mañana.

Saludada la plaza y las insignias de los Almirantes y cumplidas las etiquetas, me puse de acuerdo con el Almirante Italiano sobre la manera como debian verificarse las ceremonias á que teniamos el honor de asistir.

«Llegada de los soberanos en su yacht empave-
« zado y salvas de ordenanza.

«Recepcion de los soberanos en su Palacio.

«Revista pasada por S. M. el Rey á los buques con
« insignia de Almirante.

«Iluminacion de la ciudad, puerto y buques surtos,
« presenciada por los Soberanos desde un palco he-
« cho ad-hoc en uno de los malecones exteriores
« del puerto y demás fiestas oficiales dada en honor
« de los Soberanos.

Despues de las fiestas S. M. el Rey se dignó en atencion á la larga campaña que veniamos de hacer agraciar al que suscribe con la condecoracion de Gran Oficial de la órden de San Mauricio y San Lázaro, al Comandante del «25 de Mayo» con la cruz de oficial de la misma órden y al del «Brown» con la de la Corona de Italia.

Terminadas las fiestas y habiendo recibido órden de hacer pasar á dique en Toulon al Crucero, zarpé de Génova el 18 por la tarde fondeando en Toulon el 19 por la mañana.

Habiéndome puesto de acuerdo con las autoridades de Marina de este puerto, se me hizo saber que el Crucero no podria entrar á dique aún por algunos dias por hallarse este ocupado. Viendo entonces que no habia el tiempo de repararlo antes del 12 de Octubre, fecha en que debian tener lugar las fiestas en Cadiz, como lo prueba evidentemente el tiempo empleado en Spezia y además como el cólera se hacia sentir en Marsella, lo que me hacia temer por las tripulaciones, me decidí á dirigirme al Ministro Ar-

Digitized by Google

gentino en Italia para que se sirviera recabar del Sup. Gobierno Italiano la autorizacion para que el crucero tomara dique en Spezia, solicitud que fué favorablemente despachada.

De Toulon zarpé para Cadiz donde nos incorporamos á las Escuadras que debian escoltar á S. M. la Reina Regente de España hasta Huelva empavezándose y haciendo las salvas de ordenanza.

Se asistió á las ceremonias oficiales de Cadiz, Huelva y Sevilla.

Terminadas las fiestas, S. M. se digno en atencion á larga campaña que veniamos efectuando agraciar al que suscribe con la condecoracion del Gran Cordon del Mérito Naval, á los Comandantes con la de Oficial Superior de la misma órden y á diez oficiales con la Cruz de Oficial de la misma órden.

Siguiendo las instrucciones recibidas ordené al Comandante del «Brown» dirigirse á Liverpool con objeto de hacer sufrir reparaciones á dicho buque conduciendo los oficiales para el «Libertad» y «9 de Julio» y tripulacion para el primero dándole el pliego de instrucciones cuya cópia acompaño y con el Crucero zarpé para Spezia el 20 de Octubre donde fondeamos el 25.

Saludada la plaza y las insignias del Almirante Italiano, me puse de acuerdo con el Almirante en Gefe para hacer sufrir reparaciones al Crucero encontrando la mas buena voluntad en todo.

El detalle de las reparaciones efectuadas, pedidos recibidos provistos por el Arsenal y proveedores particulares y un plano demostrativo del estado de los fondos, los acompaño por separado. Los trabajos han sido efectuados con todo celo y prontitud como si se hubiese tratado de un buque de la Escuadra Italiana.

Concluidas las reparaciones zarpamos para Génova, segun órden recibida, para embarcar y conducir á la patria los restos del ex-Ministro en Austria-

Digitized by Google

Hungria Dr Don Manuel R. Garcia, fondeando el mismo dia.

Los restos del Dr. Garcia recien llegaron á Génova el 13 á las 4 p. m. siendo colocados en una capilla ardiente en la misma Estacion: La guardia de honor fué hecha por un piquete de Marineros del Crucero.

El 14 fueron embarcados, siendo acompañados hasta el muelle con las autoridades civiles y militares y escoltados por un batallon de Infantería del Real Ejército Italiano.

Concluida la provista, zarpamos de Genova el 15 en viage de regreso cuyo parte acompañado por separado.

Como V. E. verá por el plano demostrativo, que el estado de los fondos es muy poco satisfactorio, habiendo sufrido mucho á causa del largo tiempo que ha permanecido en el agua sin entrar á dique y que dado el poco espesor de las planchas se hace necesario entrarlo por lo menos cada seis meses, como es de regla práctica con los buques de este tipo en todas las Naciones que les tienen y que á no hacerlo así nos veremos obligados á hacer grandes gastos en reponer planchas perdidas por completo ó corriendo el riesgo de perder el buque totalmente.

Concluida esta parte no me resta Señor Ministro, mas que agradecer al Superior Gobierno la honra con que se ha dignado favorecerme al confiarme tan importante comision y recomendar á la consideracion de V. E. los Sres. Gefes y Oficiales que con todo celo y competencia me han acompañado en la campaña que venimos de terminar.

Dios guarde á V. E.

(firmado) DANIEL DE SOLIER.

Digitized by Google

Rio Lujan, Abril 5 de 1893.

Al Señor Gefe de Estado Mayor General de Marina Comodoro Don Rafael Blanco.

En cumplimiento de lo ordenado por ese Estado Mayor en circular de fecha 4 de Marzo, tengo el honor de presentar á V. S. la Memoria de la Escuela de mi Direccion como tambien la de la Corbeta «Chacabuco» en que ella funciona.

Habiendo sido nombrado casi al fin del curso Director interino, carácter en el cual aun me encuentro, no me será posible apuntar en esta Memoria, como fuera de desear, todas las medidas tomadas á fin de mantener constantemente en buen pié la disciplina y la instruccion; me limitaré por lo tanto, especialmente, á dar cuenta á V. S. del movimiento del personal en sus diferentes categorias, como asi mismo, aunque ligeramente, del estado de la disciplina é instruccion durante el año próximo pasado.

Mediando, por otra parte, la circunstancia de haber sido nombrado interino en la Escuela Naval en momentos en que una Comision nombrada por la superioridad investigaba el estado de este Establecimiento, pienso que dicha Comision habrá hecho mension especial en su informe de todo lo referente al estado de la disciplina en la Compañia de Aspirantes, como asi mismo de las medidas necesarias para mejorarla; y aun cuando dicho informe no haya sido comuni-

Digitized by Google

cado á este Establecimiento, estoy plenamente convencido de que, por desgracia, ha de revelar que su estado se encontraba muy lejos de ser el floreciente en que con agrado hubiéramos visto todos se encontrase la Escuela Naval, dejando así tanto que desear, que imperiosamente estaba reclamando una poderosa reaccion que dirigiéndola por su verdadero camino la colocará á la altura en que siempre debe estar.

El año escolar de 1892 se abrió el 1º de Abril, habiendo al comenzar los cursos 49 Aspirantes y 4 Agregados. Durante el año han fallecido 2, han sido dados de baja por diversas causas 7, y han ingresado como Agregados por órden Superior 3, así es que al finalizar el año la Escuela tenia el siguiente cuadro de Aspirantes:

IV Año.....	8	Aspirantes.
III »	5	»
II »	8	»
I »	23	»
y	3	Agregados.
Total.....	47	

El dia 14 de Abril y en virtud de haber dispuesto la Superioridad se diera comienzo á bordo á las reparaciones aconsejadas por la Direccion de esta Escuela, se trasladó esta á unos galpones que se alquilaron en tierra donde comenzaron nuevamente las clases despues de tres dias de preparacion. El dia 7 de Junio á causa de haberse producido entre los Aspirantes algunos casos de influenza, fueron licenciados estos por Orden Superior hasta el dia 1º de Julio, época en que se instalaron nuevamente á bordo reanudando inmediatamente las clases interrumpidas.

A causa de este tiempo perdido por las razones que se mencionan, y en atencion á que los exámenes ocupan próximamente seis ú ocho dias en los cuales los estudiantes no pueden aprovechar su tiempo como en la época normal, se resolvió suspender

Digitized by Google

los exámenes de 1er Termino que órdena el Reglamento Orgánico.

Los exámenes generales de fin de año tuvieron lugar del 10 al 14 de Diciembre y de su resultado tiene conocimiento la Superioridad tanto por el informe de la Comision examinadora como por el informe elevado por mi y por intermedio de V. S. al Ministerio de Marina con fecha 23 de Diciembre.

De los 8 alumnos de 4º año que rindieron exámen fueron promovidos al empleo de Guardia Marinas 5, quedando 3 aplazados para rendir en Marzo el exámen de las materias en que no habian sido aprobados. Una vez rendido este exámen satisfactoriamente fueron tambien promovidos á Guardia Marinas.

Los 5 primeros se embarcaron con la tripulacion que se envió para traer el Crucero «9 de Julio», y los otros 3 con la que fué á buscar el Acorazado «Independencia».

Los exámenes de ingreso del presente año comenzaron el 6 de Marzo, habiendo terminado recien el 25 por haber prorogado hasta dicha fecha el plazo en que segun el Reglamento deben tener estos lugar.

Del resultado obtenido en ellos dí cuenta oportunamente á la Superioridad por intermedio de V. S

Adjunta acompaño la planilla de dichos exámenes debiendo manifestar á V. S. que el resultado obtenido ha sido en general poco satisfactorio, pues la preparacion con que se presentan los candidatos deja mucho que desear.

Para salvar este grave inconveniente para la buena marcha de la Escuela, el cual se presenta todos los años; creo seria una medida oportuna que la Superioridad resolviese enviar anualmente y en época conveniente, á determinadas provincias, una Comision compuesta de Profesores de esta Escuela la cual tomaria en ella exámenes de ingreso.

La bondad de este procedimiento cree que seria inmejorable, pues á mas de facilitar el exámen á los

Digitized by Google

venes bien preparados pero que carecen de los medios para trasladarse á la Capital á fin de rendirlo, daria tambien como resultado despertar el sentimiento por la carrera del mar, indudablemente poco difundido entre nosotros.

Los gastos que este procedimiento demandaria serian muy reducidos, siendo ellos ventajosamente compensados por el ingreso á la Escuela de jóvenes bien preparados que significarian una verdadera esperanza para el país.

De los tres Agregados que aún existian en esta Escuela á fines del año pasado y los cuales fueron licenciados hasta la época en que se rinde el exámen de ingreso, no se ha presentado ninguno á rendir este exámen, lo que viene á demostrar una vez mas la conveniencia de no admitir estos agregados, los que, despues de ocasionar los mismos gastos que un Aspirante durante uno ó dos años, hay por fin que darlos de baja ya sea por poca aplicacion ó preparacion, ya por su mala conducta.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL

Al comenzar el curso, el cuadro de Gefes y Oficiales de esta Escuela era el mismo que se indica en la memoria del año próximo pasado, es decir, un Capitan de Navio como Director, un Capitan de Fragata, Sub-Director y cinco Tenientes de Fragata formando además parte del personal militar el Cirujano, el Farmacéutico y el Comisario.

Creo oportuno llamar la atencion de V. S. sobre la necesidad y conveniencia que hay de dotar á la Escuela de un Teniente de Navio que desempeñe las funciones de 3er Comandante.

Las múltiples obligaciones del Sub-Director, como muchas otras atenciones á las cuales éste no puede dedicar el tiempo que requieren, hacen de indispensable necesidad el nombramiento indicado.

Digitized by Google

Estando, por otra parte, dispuesto en el Reglamento de Embarcos y Destinos, que los buques de 1ª. clase tengan un 3er. Comandante del grado de Teniente de Navio, pienso, por las razones indicadas, debiera hacerse extensiva á la Escuela Naval dicha disposicion.

El movimiento durante el año ha sido el siguiente:

Con fecha 21 de Setiembre habiendo sido separado del puesto de Director que ocupaba el Capitan de Navio honorario D. Eugenio Bachmann fuí nombrado en su lugar.

Con fecha 19 de Noviembre y en virtud de haber sido ascendidos á Tenientes de Navios los Tenientes de Fragata D. Daniel Rojas Torres y D. Esteban Fernandez, fueron separados de esta Escuela, siendo nombrados respectivamente Gefe de Seccion en el Ministerio de Marina y 2º Comandante de la Cañonera «Uruguay».

El 2º Comandante y los 5 Tenientes de Fragata han dictado las cátedras siguientes:

2º Comandante, Capitan de Fragata, D. Hipólito Oliva, profesor de *Aparejo* y *Esgrima*.

Teniente de Fragata, D. Daniel Rojas Torres, Oficial encargado de la Compañia de Cadetes y profesor de *Ordenanzas* y *Juicios Militares*.

Con fecha 20 de Octubre y á causa del ascenso de este Oficial se hizo cargo de la Compañia el Teniente de Fragata, D. Juan I. Peffabet.

Teniente de Navio D. Enrique J. Astorga, profesor de *Máquinas á Vapor*. No habiendo funcionado aún en este curso el 5º año de estudios que comprende esta materia, dictó la cátedra de *Aparejo* y *Maniobra* en 3º y 4º año; á causa de estar en comi sion el Sub-Director titular fué nombrado 2º Coman dante interino.

Teniente de Fragata, D. Esteban Fernandez dictó la clase de *Aparejo* en 1º y 2º año.

Teniente de Fragata, D. Juan I. Peffabet, dictó las cátedras de *Torpedos* y *Táctica Naval* al 4º año.

Digitized by Google

Teniente de Fragata, D. Luis Estebe, dictó la cátedra de Francés en 1°, 2° y 3er año.

El señor Teniente Coronel del Ejército, D. Cárlos Morra, dictó la cátedra de *Artilleria*.

El cuerpo de Profesores Civiles no ha sufrido durante el año escolar ninguna variacion, y los señores Profesores que en él figuran dictaron las clases siguientes:

D. Luis Pastor, *Astronomía, Navegacion* y *Física*.

D. Alberto Schmersow, *Matemáticas superiores, Mecánica racional, Geometria descriptiva* y *Dibujo lineal*.

D. Otto Griebeu, *Geometria elemental y analítica, Trigonometria, Hidrografía, Oceanografía y Aleman*.

D. Teodoro Rose, *Derecho Internacional Marítimo, Historia General* é *Inglés*.

D. Angel Perez, *Algebra elemental* y *Superior*, y *Química*.

D. Ricardo Conde Salgado, *Idioma Nacional, Literatura* y *Geografia*.

D. Enrique Stein, *Dibujo natural*.

D. Guillermo X. de Brito, *Higiene Naval* é *Historia Natural*.

Este profesor fué separado de la Escuela por disposicion superior, con fecha 30 de Noviembre de 1892.

Aunque hace poco tiempo que la Superioridad tuvo á bien confiarme la Direccion de este Establecimiento, he podido en él, sin embargo, cerciorarme de que, tanto los Profesores militares como los civiles, han demostrado competencia y laboriosidad en su cometido, razon por la cual me hago un deber de recomendarlos á la alta consideracion de V. S.

El movimiento habido en la Compañia de Aspirantes desde el 1° de Abril de 1892 al 31 de Marzo de 1893, ha sido el que se indica en la primera página de esta memoria, agregando á él la baja de 4 Aspirantes, por haber sido Reprobados en el exámen

Digitized by Google

del 1er. año, y la de los 3 Agregados por no haberse presentado al exámen de ingreso.

Los nombres de unos y otros están incluidos en la planilla de bajas que se acompaña.

El personal de maestranza y marinería existente á bordo se compone de:

Contramaestre de 3ª	1
Cabos de mar	2
« « cañon	1
« « corneta	1
« tambor	1
Mayordomo de 1ª	1
Maestre de víveres	1
Despensero	1
Sastre guarda ropa	1
Peluquero	1
Zapatero	1
Carpintero	1
Armero	1
Litógrafos	2
Cocinero de 1ª	1
« « 2ª	1
« « equipage	1
Marineros de 1ª	9
« « 2ª	9

Creo oportuno llamar aquí la atencion de V. S. sobre la necesidad que existe una vez trasladada la Escuela al edificio de Palermo, de un albañil, cómo siempre ha tenido esta Reparticion en el tiempo que ha estado instalada en tierra.

Debido al escaso personal de este buque, el movimiento tanto de maestranza como de marinería ha sido muy pequeño y él se demuestra en uno de los anexos á esta memoria.

Por no figurar en el presupuesto vigente el 1º y 2º contramaestre y los 4 oficiales celadores que prestaban servicios en este Establecimiento fueron dados de baja con fecha 27 de Enero.

Digitized by Google

Como tuve ocasion de hacerlo presente ya en el informe que elevé á la Superioridad al terminar los exámenes de fin de año, las deficiencias observadas por la Comision examinadora respecto al resultado de la enseñanza de ciertas materias profecionales y físico-matemáticas son debidas á la carencia de elementos y medios que la enseñanza de dichas materias requiere.

La Física, la Química, la Construccion Naval, etc., requieren para su estudio gabinetes y laboratorios en los cuales puedan comprobarse prácticamente las verdades científicas, único medio de llevar la clara percepcion y evidencia al espíritu del Alumno.

La Escuela Naval no posee por el momento los elementos en cuestion, pues, aunque si bien es cierto que hace algun tiempo fué provista de un pequeño Gabinete de Física y un laboratorio de Química, actualmente solo existen, de éstos, despojos completamente inútiles.

Teniendo en cuenta lo resuelto por la superioridad respecto al traslado á tierra de la Escuela, como tambien en vista de que parece estar ya dicidido difinitivamente el tenerla desembarcada, creo por lo tanto seria tiempo de irla proveyendo de estos elementos con que el Gobierno dota al último de los Colegios Nacionales.

Antes de terminar con esta parte de la memoria, creo un deber llamar la atencion de V. S. sobre los perjuicios graves que resultan para la enseñanza cuando los Oficiales que dictan cátedras son empleados en otras comisiones del servicio. Como consecuencia de esto, debo mencionar que el año pasado no han sido dictadas dos cátedras á causa de haber estado en comision durante todo el año el 2º comandante y el Teniente de Fragata Don Esteban Fernandez.

Seria por lo tanto de desear que, en lo sucesivo, los Oficiales de la Escuela no fueran distraidos en

Digitized by Google

otras comisiones, y con especialidad el 2º Comandante, quien es el directamente encargado del órden y la disciplina.

VIAJE DE APLICACION

El viaje de aplicacion que segun el Reglamento debiera haberse hecho, no se ha efectuado este año, debido sin duda, á la carencia de buque apropósito en que efectuarlo.

Creo inútil encomiar una vez mas la necesidad de realizar anualmente este viaje, en el cual los Aspirantes no solo van á adquirir poco á poco la práctica marina, sino á demostrar la competencia para la carrera del mar, puesto que no se les somete á la prueba necesaria antes de ingresar propiamente á la Escuela.

Es sumamente fácil que alumnos que regresan de la Escuela sin haber efectuado estos viajes de aplicacion tengan que solicitar su baja á causa de no encontrarse aptos para la carrera, causando así un verdadero perjuicio para el Estado.

En cuanto á los Aspirantes que egresan, creo oportuno consignar la necesidad de que se cumpla lo que con respecto á ellos está prescrito en el Reglamento.

El viaje que estos deben efectuar debe durar por lo menos diez meses, debiendo ser embarcados, á su regreso, por dos años, en buques de 1ª. clase. Al finalizar este deben rendir un exámen teórico-práctico para obtener el grado de Alferez de Navio.

Este exámen lo creo de indispensable necesidad, pues, á mas de que por él podrá conseguirse que los jóvenes Oficiales se preparen y completen sus conocimientos, se conseguirá, tal vez, mantener vivo el amor al estudio, tan fatalmente descuidado en nuestras naves de guerra.

Digitized by Google

INSTALACION

Durante el año 1892, como en el anterior, la Escuela, excepcion hecha de los dias que por las razones indicadas estuvo en tierra, ha funcionado abordo de la Corbeta «Chacabuco», buque que ha estado fondeado en el Rio Lujan, entre los Talleres de Marina y el Tigre Hotel.

Habiendo resuelto la Superioridad con fecha 1º de Marzo trasladar la Escuela al local que antes ocupaba el Colegio Militar de Palermo, creo inútil abundar en consideraciones sobre los inconvenientes que existen para que la Escuela Naval pueda estar con comodidad á bordo de otro buque pues nada lo demuestra mejor que la Superior resolucion que acabo de mencionar.

A pesar de las reparaciones últimamente efectuadas y que se apuntan en la memoria del año pasado, poco ó nada se ha conseguido en el sentido de la ocmodidad, pues la principal de ellas que ha consistido en la prolongacion hácia proa de la camareta de Aspirantes, no llena ni aun relativamente las necesidades que deben tener en vista.

DISCIPLINA

Segun se comprueba por el libro de faltas y castigos de la Escuela, la disciplina ha sido relativamente buena, dejando sin embargo mucho que desear.

Son varias las causas que han contribuido para no llegar al grado deseable en este sentido, y entre ellas, creo, figura en primer lugar, la práctica que ha existido en esta última época, de nombrar las clases (Brigadier y Sub-Brigadier) entre los Aspirantes del último año.

Creo como digo, que este procedimiento es suma-

Digitized by Google

mente perjudicial para la disciplina de la Escuela, pues no siempre será posible encontrar en dicho año Alumnos con las condiciones de caracter y aun de competencia que deben adornar á *una clase* para poder ejercer sobre sus demás compañeros, por los cuales directamente tiene que velar, la influencia necesaria, sin la cual no es posible ni el respeto ni la subordinacion.

La consecuencia lógica, pues, del nombramiento á Brigadier de un Aspirante que no reuna las condiciones antes mencionadas, es que, este no pueda cumplir con su deber, resultando de esto el no ser aceptado de sus subalternos, y de aquí un doble perjuicio para la disciplina.

Creo, por otra parte, fuera de duda que dichos puestos honoríficos deben confiarse, no solo á aquellos que acrediten mayor competencia científica, lo que por otra parte no siempre se encuentra en los años superiores, sino tambien á los que por sus condiciones de carácter militar se distingan como aptos para desempeñarlos.

Otra de las causas que tambien contribuyen poderosamente en este sentido es la indicada por el ex-Director, Capitan de Navio honorario, Don Eugenio Bachmann, en la memoria del año pasado, referente al envio á esta Escuela de jóvenes sin vocacion para la carrera, y aun quizas de mala conducta. Es natural que dichos elementos sean en general un medio perturbador de la disciplina, pues no sintiendo vocacion no tendrán amor al estudio y por consiguiente al órden.

Una de las medidas que considero de indispensable necesidad para poder cimentar sólidamente la disciplina es la de poner en práctica la disposicion del artículo 69 del Reglamento Orgánico, por la que el Consejo de Instruccion queda autorizado para poder expulsar de la Escuela á los Aspirantes recien ingresados que durante los seis primeros meses observen mala conducta. El cumplimiento de esta dis-

Digitized by Google

posicion la creo tanto mas necesaria, cuanto que, no siendo posible valorar en el exámen de ingreso sino los conocimientos científicos de los candidatos, es natural que ingresen muchos que á ser posible conocer su conducta no serian admitidos.

SANIDAD

El estado sanitario en la «Chacabuco» no ha sido en el año transcurrido muy satisfactorio, á pesar de haberse tomado en lo posible todo género de precauciones higiénicas.

La descomposicion, por una parte, en que se encuentran las maderas del buque, la calidad de las aguas del Lujan, las emanaciones tan abundantes del paraje, donde las inundaciones son muy frecuentes, y, por otra, la estrechez y la falta de recursos á bordo; no son los modelos mas adecuados para conservar la salud con especialidad de jóvenes que se encuentran en la época mas crítica de su desarrollo físico.

La instalacion de la Escuela en el edificio de Palermo, haciendo desaparecer estas causas, ha de mejorar notablemente el estado sanitario del Establecimiento.

A causa de la propagacion de la influenza reinante, por Superior resolucion de fecha 7 de Junio se licenció la Compañia de Cadetes, habiendo contribuido en gran parte esta enfermedad á que el movimiento de enfermedad haya sido en este periodo mayor que el año anterior.

Las desinfecciones y fumigaciones se han redoblado este año, particularmente en la camareta y ropería de Aspirantes, la ventilacion de los pañoles y tuneles se ha repetido con la posible frecuencia, el blanqueo con cal se ha hecho general en el barco, en varias ocaciones, hasta en la sentina, la cual ha sido fumigada tambien con azufre.

La alimentacion ha sido ordinariamente buena.

Digitized by Google

ADMISTRACION

En la memoria del año pasado como en otras, se ha hecho presente la conveniencia que habria en que la Escuela tuviera una administracion autónoma, es decir, que se entregaran á esta mensual ó anualmente las partidas asignadas en el Presupuesto.

Pienso que resolver favorablemente esta idea seria de mucha conveniencia y utilidad, pues de esa manera se conseguiria no solamente suprimir los largos trámites en la provision de artículos, cuya provision no admite demora, sino tambien obtener economias las cuales podrian dedicarse á diferentes servicios importantes de esta Reparticion; como ser, la adquisicion de libros y revistas para ir formando poco á poco una biblioteca que actualmente no se posee y la cual se hace indispensable.

Es especialmente en la provision de víveres donde esta medida seria sumamente benéfica, pues es indudable que entregando á la Escuela mensualmente el dinero que para ello asigna el Presupuesto, se obtendria una ventaja enorme sobre el sistema del proveedor, por cuanto comprando en plaza y con la debida oportunidad dichos artículos se pueden obtener mas baratos y de mejor calidad.

Dejando así cumplida la órden de ese Estado Mayor, saludo á V. S. á quien Dios guarde.

A. E. Perez.

Digitized by Google

CUADRO de las bajas habidas en la Compañia de Aspirantes,

Desde el 1º de Abril de 1892 hasta el 31 de Marzo de 1893.

NOMBRES	Fecha	MOTIVO DE BAJA
Agregado D. Teodosio Luque.....	Julio 25 de 1892	Expulsado por observar mala conducta.
Aspirante » Carlos Bull.....	Se'bre. 2 » »	Baja por desertor.
» » Diego Laure.....	» » » »	Baja á su pedido.
» » Juan C. Salvadores.....	» 16 » »	» » »
» » Zenon Chiappe Ducca.....	» 23 » »	Baja por haber fallecido.
Agregado » Carlos M. Madero.....	» 30 » »	Baja á su pedido.
Aspirante » Ulpiano O. Canseco.....	Oc'bre. 29 » »	Baja por haber fallecido.
» » Cárlos Miguez.....	N'bre. 3 » »	Baja á su pedido.
» » Victor Urrutigoity.....	D'bre. 17 » »	Expulsado por faltar al respeto debido á un Profesor.
» » Luis Maria Passo.....	» 31 » »	Separados de la Escuela por haber sido reprobados en el examen de 1er. año.
» » Américo Berrando.....	» » » »	
» » Cárlos E. Villanueva.....	» » » »	
» » Luis M. Sabatier.....	» » » »	
Agregado » Ramon Gordillo.....	Marzo 31 » »	Baja por no haberse presentado al examen de ingreso.
» » Luis O. Bianchi.....	» » » »	
» » Cárlos Lopez.....	» » » »	

Rio Lujan, Abril 5 de 1893.

TOMÁS CABALLERO,
Comisario Contador.

E. J. ASTORGA,
2º Comandante.

Vº Bº
A. E. PEREZ.

Digitized by Google

HORARIO DE

Escuela Naval Militar

DIAS	Años de estudio	De 4.45 á 5.45	De 5.45 á 6.30	De 6.30 á 7	De 7 á 8.30	De 8.30 á 9	De 9 á 10	De 10 á 10.10	De 10.10 á 11.10
Lúnes	I	Diana — Aseo personal	Estudio	Recreo	Aritmética Universal Trigonometria etc. Cálculo infinitecimal. Astronomia y navegacion.	Desayuno — Revista — Parte	Historia Natural Geometria Descriptiva Aparejo Fisica	Recreo	Geografia Historia Geometria Descr tiva Hidrografia
	II								
	III								
	IV								
Mártes	I				Geometria Algebra Astronomia y navegacion Mecánica		Dibujo lineal Historia Natural Fisica Hidrografia		Historia Geografia Geometria Descr tiva Estudio Hidrog fico
	II								
	III								
	IV								
Miércoles	I				Aritmética Universal Trigonometria etc. Cálculo infinitesimal Astronomia y navegacion		Historia Natural Geometria Descriptiva Astronomia y navegacion Estudio		Francés Inglés ó aleman Problemas de culo Juicios militare
	II								
	III								
	IV								
Juéves	I				Geometria Algebra Astronomia y navegacion Mecánica		Geografia Historia Natural Geometria Descriptiva Hidrografia		Dibujo lineal Literatura Ordenanzas Derecho Inter cional
	II								
	III								
	IV								
Viérnes	I				Aritmética Universal Trigonometria etc. Cálculo infinitesimal Astronomia y navegacion		Inglés ó aleman Química Higiene Naval Fisica		Historia Geografia Química Problemas náuti
	II								
	III								
	IV								
Sábado	I				Geometria Algebra Fisica Mecánica		Historia Natural Geometria Descriptiva Química Hidrografia		Dibujo natural » » Estudio hidro fico
	II								
	III								
	IV								
Domingo	I				A las 9 a. m. Revista general				
	II								
	III				Salida cada 2° domingo				
	IV								

V° B°

A. E. Perez.

Digitized by Google

TÉRMINO

1892

De 12.40 á 2	De 2 á 2.10	De 2.10 á 3.10	De 3.10 á 3.30	De 3.30 á 4.30	De 4.30 á 4.70	De 4.40 á 6	De 6.10 á 7.15	De 7.15 á 8.45	De 8.45 á 9	De 9 á 9.15
Estudio	Recreo	Castellano Química Francés Artillería	Té	Problemas matemáticos Francés Geografía Maniobra	Recreo	Ejercicios ó estudio	Comida y recreo	Estudio	Recreo	Retreta — Silencio
		Francés Literatura Aparejo Artillería		Problemas matemáticos Francés Geografía Torpedos						
		Castellano Historia Química Problemas de mecánica		Ordenanzas Problemas matemáticos Historia Táctica Naval						
		Aparejo Inglés ó aleman Francés Física		Inglés ó aleman Aparejo Literatura Problemas náuticos						
		Castellano Problemas matemáticos Inglés ó aleman Artillería		Problemas matemáticos Ordenanza Historia Maniobra						
		Estudio ó ejercicios								

En las tardes de los otros domingos.

Ejercicios ó estudio libre

E. J. Astorga.
2º Comandante.

Digitized by Google

LIST[illegible]

[illegible]

No.	[illegible]	Concepto	Clasificaciones ([illegible] 5 · 5 · 4 · 3 · Historia 3 · Hist. Natural 3)	Aprecio 3
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 3.9 2.1	—
[illegible]	[illegible]		[illegible] 3.7 3.4 3.1	—
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 3.6 3.6 2.9	—
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 4 3.3 1.9	—
[illegible]	[illegible]		[illegible] 4 3.8 2.9	—
[illegible]	[illegible]		[illegible] 4 3.3 1.9	—
[illegible]	[illegible]		[illegible] 4.0 3.0	—
[illegible]	[illegible]	Mala	[illegible] 5 3.3 2.3	—
[illegible]	[illegible]	Regular	[illegible] 4 3.2 2.2	—
[illegible]	[illegible]	Buena	[illegible] 3.[illegible] 2.5 2.3	—
[illegible]	[illegible]	Regular	[illegible] 2.6 1.4	—
[illegible]	[illegible]	»	[illegible] 3 3.1 1.6	—
[illegible]	[illegible] M. [illegible]	Buena	[illegible] 2.3 2.0	—
[illegible]	[illegible]	Mala	[illegible] 2.4 2.8 0.9	—
[illegible]	[illegible]	»	[illegible] 8 1.2 0.4	—
[illegible]	[illegible] Amadia	Muy Mala	[illegible] 2.1 2.7 0.0	—
[illegible]	[illegible] Parron	Mala	[illegible] 2.0 9 1.3	—
18	Ricardo Camino	»	[illegible] 1.1 1.0.1	—
19	Luis M. Paseo	Muy Mala	[illegible] 2.0.0	—
20	Américo Bernardi	Mala	[illegible] 4.0.9 0.0	—
21	Carlos E. Villanueva	Pésima	[illegible] 9 1.7 0.0	—
22	Luis M. Sabatier	»	[illegible] 7 0.3 0.0	—
23				
24				

A. L[illegible]rre.

V. F[illegible]—J[illegible] M. H[illegible].

E. M[illegible]cari.

J. P. Saenz Valient[illegible]

E[illegible] V. Barilari

Digitized by Google

LASIFICACION

Año Escolar 1892.

Inglés	Alemán	Ordenanzas	Dib. natural	Ejercicios de Infantería	Ejercicios de Cañón	Ejercicios de Bote	Ejercicios de Velas	Resúmen		Observaciones
2	2	2	2	—	—	—	—			
3.5	—	3.4	2.2	3	No se hicieron por falta de piezas de artillería	3	No hicieron por falta de velámen	119.3	3.6	Bueno
4.0	-	3.6	1.0	3		3		117.8	3.6	»
—	3.9	3.6	4.0	3		3		114.8	3.5	»
	2.8	2.5	4.0	3		3		97.1	2.9	»
—	2.7	2.7	2.8	3		3		96.9	2.9	»
3.0	—	3.2	2.5	3		3		96.1	2.9	»
—	2.5	2.8	2.5	3		3		96.0	2.9	»
	2.8	3.3	2.5	3		3		91.2	2.8	Regular
1.7	—	2.9	1.5	3		3		89.4	2.7	»
1.6	—	2.3	2.5	3		3		85.3	2.6	»
2.8	—	2.5	2.2	3		3		82.8	2.5	»
-	2.2	2.9	2.3	3		3		77.7	2.3	Insuficiente
3.2	—	2.7	2.5	3		3		72.3	2.2	»
3.4	—	4.0	2.2	3		3		72.0	2.2	»
1.9	—	1.9	2.2	3		3		52.7	1.6	»
1.6	—	1.4	3.5	3		3		48.6	1.5	»
1.1	—	1.3	3.7	3		3		47.5	1.4	»
-	2.5	2.3	1.0	3		3		40.2	1.2	»
—	0.5	1.1	2.8	3		3		32.5	1.0	Reprobado
—	0.7	1.2	2.0	3		3		30.7	0.9	»
	1.6	0.8	1.5	3		3		22.4	0.7	»
0.2	—	0.6	1.5	3		3		18.4	0.5	»

Rio Lujan, Diciembre 23 de 1892.

A. E. Perez.

G. Sundblad Roseti.

Digitized by Google

LISTA I

Escuela Naval Militar. II Año

Número	Nombre y apellido	Conducta	Álgebra	Trigonometría	Geometría Analítica	Geometría descriptiva	Química	Historia Natural	Geografía	Historia	Aparejo
			5	5	5	5	4	3	3	3	
1	Elías Ayala	Muy Buena	4.4	3.7	3.9	3.1	4.3	3.6	4.3	4.4	
2	Manuel Duarte	»	4.[illegible]	4.3	3.6	3.7	3.6	3.3	3.5	3.8	
3	[illegible] Miranda	»	3.4	3.4	3.4	3.5	3.5	3.5	3.2	3.0	
4	Hipólito Núñez	»	3.2	4.[illegible]	2.9	2.8	3.5	3.5	3.5	3.7	
5	[illegible] Mackinley	Buena	3.6	3.6	3.3	2.3	3.1	2.4	2.6	2.9	
6	[illegible] Herrera	»	2.[illegible]	3.[illegible]	3.3	2.1	2.4	2.7	2.7	2.8	
8	[illegible] Campi	Muy Buena	2.7	3.[illegible]	2.8	1.8	2.3	2.8	2.9	2.8	
7	[illegible] Pereyra	Regular	2.4	2.7	2.3	2.1	1.9	1.7	3.6	1.3	

No se dió por falta de

A. [illegible]
[illegible]

E. Múscari
Julio M. Heit

LISTA I

Escuela Naval Militar. III Año

Número	Nombre y apellido	Conducta	Astronomía	Navegación	Geometría descriptiva	Cálculo Diferencial e Integral	Física	Química	Aparejo	Geografía	Historia
			5	5	5	5	4	4	4	3	
1	[illegible]	Buena	4.3	4.1	3.7	4.[illegible]	4.1	3.6	4.0	3.2	3
2	[illegible] Urtiley	Muy Buena	4.[illegible]	3.8	3.[illegible]	3.[illegible]	3.7	3.7	3.1	3.2	3
3	[illegible] Pagés	Buena	3.2	2.9	3.1	3.5	3.7	3.4	3.2	3.6	3
4	[illegible]	Muy Buena	3.[illegible]	2.9	2.4	2.4	3.3	2.7	3.5	3.2	3
5	[illegible]	»	2.[illegible]	1.9	1.9	2.1	2.1	2.7	2.0	3.1	3

A. [illegible]
[illegible]

E. Muscari
Julio M. Heit

Digitized by Google

ASIFICACION

Año escolar 1892

	Frances	Inglés	Aleman	Ordenanzas	Dibujo Natural	EJERCICIOS de Infanteria	de Cañon	de Bote	de Velas	RESUMEN		OBSERVACIONES
	2	2	2	2	2	—	—	—	—			
.1	3.5	—	4.3	3.9	0.5	3.0		3.0		161.8	3.8	Muy Bueno
.8	2.6	2.6	—	3.5	2.5	3.0		3.0		154.2	3.6	Bueno
.6	2.4	3.3	—	4.1	2.5	3.0		3.0		145.1	3.4	»
.6	3.6	3.5	—	3.5	3.0	3.0		3.0		145.0	3.4	»
.9	3.2	—	4.1	3.1	3.0	3.0		3.0		132.7	3.1	Regular
.4	2.6	—	2.8	3.2	1.5	3.0		3.0		117.7	2.7	»
.0	2.5	2.9	—	2.8	1.0	3.0		3.0		112.6	2.6	»
.2	1.7	—	2.0	2.2	2.0	3.0	No se hicieron por falta de piezas de artilleria	3.0	No se hicieron por falta de velamen	96.7	2.2	»

Rio Lujan, Diciembre 28 de 1892.

A. E. PEREZ
P. SAENZ VALIENTE

EMILIO V. BARILARI
G. SUNDBLAD ROSETI

LASIFICACION

Año escolar 1892

Trabajos Manuales	Literatura	Higiene Naval	Frances	Inglés	Dibujo natural	EJERCICIOS de Infanteria	de Cañon	de Bote	de Velas	RESUMEN		OBSERVACIONES
3	2	2	2	2	—	—	—	—	—			
.2	2.0	3.1	3.4	3.3	4.0	4.0		4.0		181.5	3.7	Muy Bueno
.8	3.8	3.8	3.3	3.4	3.0	4.0		4.0		171.4	3.5	Bueno
.5	3.2	3.1	2.3	4.1	4.0	4.0		4.0		161.9	3.3	»
.0	2.9	3.0	2.3	3.0	5.0	4.0		4.0		142.1	2.9	Regular
.3	3.6	3.6	2.3	2.7	3.0	4.0	No se hicieron por de piezas de artilleria	4.0	No se hicieron por de velamen	116.9	2.4	»

Rio Lujan, Diciembre 28 de 1892.

A. E. PEREZ
P. SAENZ VALIENTE

EMILIO V. BARILARI
G. SUNDBLAD ROSETI

Digitized by Google

LISTA I

Escuela Naval Militar. IV Año

NÚMERO	NOMBRE Y APELLIDO	CONDUCTA	Astronomía	Navegación	Maniobra Táctica	Artillería	Física	Hidrografía	Derecho internacional marítimo
1	Horacio [illegible]	Muy Buena	4.94	4.94	4.84	4.54	4.94	4.84	4.94
2	Arturo [illegible]	Buena	3.43	3.12	3.03	3.03	3.33	3.03	3.63
3	Luis [illegible]	Regular	2.72	2.73	3.12	2.72	2.92	2.13	3.43
4	Ricardo [illegible]	«	2.92	2.92	3.22	2.82	2.62	2.32	2.92
5	Alberto [illegible]	Muy Buena	2.51	2.91	2.93	2.22	2.41	2.93	3.33
6	Santiago [illegible]	Regular	2.72	2.42	2.82	2.62	2.62	2.33	3.32
7	Ricardo [illegible]	Muy Buena	2.51	2.92	2.92	2.42	2.01	2.93	3.32
8	Alejandro [illegible]	«	2.21	2.92	2.92	2.02	2.01	2.73	3.12

A. [illegible]

V. [illegible]

E. Muscari

J. P. Sáenz Valiente

Digitized by Google

CLASIFICACION

Año Escolar 1892

Maniobra	Torpedos	Juicios Militares	EJERCICIOS					RESÚMEN		OBSERVACIONES
			de Infantería	de Cañon	de Bote	de Velas	de Esgrima			
4.0	4.8	3.9	4.0	No se hicieron por falta de piezas de artillería	4.0	No se hicieron por falta de velámen	4.0	212.8	4.6	Muy Bueno
3.3	3.7	3.0	4.0		4.0		3.0	144.0	3.0	Bueno
2.6	3.2	3.3	4.0		4.0		3.0	131.5	2.9	Regular
2.8	2.8	3.0	4.0		4.0		3.0	124.6	2.7	«
2.6	3.4	3.3	4.0		4.0		3.0	120.4	2.6	«
2.4	2.1	2.6	4.0		4.0		3.0	114.0	2.5	«
2.4	2.2	2.8	4.0		4·0		3.0	107.8	2.3	«
2.4	1.9	2.0	4.8		4.0		4.0	97.3	2.1	«

Rio Lujan, Diciembre 23 de 1893.

JULIO M. HIETEC — A. E. PEREZ

EMILIO V. BARILARI — G. SUNDBLAD ROSETI

Digitized by Google

LISTA DE CLASIFICACION

De los aspirantes á ingreso en la Escuela Naval (Clasificacion de 0 á 5).

Número	NOMBRES	Idioma nacional		Francés ó inglés		Aritmética	Algebra	Geometría	Historia	Geografía	Resúmen	
		Oral	*Escrito*	*Oral*	*Escrito*							
		4	4	2	2	3	2	2	2	3		
1	Gelon A. Villegas	4.2	4.5	2.2	—	4.0	3.7	5.0	3.0	3.0	29.9	Aprobado.
2	Manuel Fernendez Oro	4.0	4.0	2.5	—	5.0	4.5	4.3	2.0	3.0	29.3	»
3	Pedro M. Escutary	4.2	4.0	4.7	—	3.0	3.3	2.2	3.5	4.0	28.9	»
4	Jaime Mulhall	4.0	4.0	5.0	—	3.7	3.5	2.3	2.0	3.0	27.5	»
5	Wenceslao Calero	4.0	4.0	3.0	—	4.0	3.5	3.2	2.2	3.0	26.9	»
6	Franco Arana	4.0	4.0	2.0	—	3.0	4.0	4.5	2.0	3.0	26.5	»
7	Cárlos M. Valladares	4.5	4.5	3.0	—	3.0	2.7	2.2	3.0	3.0	25.9	»
8	Andrés M. Laprade	4.0	4.0	2.5	—	3.5	2.3	4.3	2.0	3.0	25.6	»
9	Manuel Riera	4.0	4.0	3.0	—	3.5	3.0	2.5	2.5	3.0	25.5	»
10	Arinando Cruz	4.0	4.0	2.2	—	3.0	3.5	3.5	2.2	3.0	25.4	»
11	Guillermo L. Aguirre	4.0	4.0	2.0	—	3.0	2.2	2.5	4.0	3.6	25.3	»
12	Arturo Duval	4.0	4.0	2.7	—	3.0	2.5	3.0	3.0	3.0	25.2	»
13	Teófilo Salustio	4.2	4.0	3.5	—	3.0	2.0	2.0	3.0	3.2	24.9	»
14	Domingo F. Sotomayor	4.0	4.0	3.2	—	3.3	2.0	2.0	3.2	3.0	24.7	»
15	Guillermo Llosa	4.0	4.0	2.0	—	3.0	2.8	3.0	2.5	3.2	24.5	»
16	Francisco Ramiro	4.0	4.0	2.0	—	3.2	2.0	2.7	3.2	3.2	24.3	»
17	José I. Cros	4.0	4.0	2.0	—	3.0	2.0	2.0	4.0	3.0	24.0	»
18	Félix S. Tiscornia	4.0	4.0	2.2	—	3.0	2.3	3.2	2.0	3.0	23.7	»
19	Luis E. Villanueva	4.0	4.0	2.0	—	3.0	2.0	3.0	2.2	3.0	23.2	»

Digitized by Google

20	Arturo B. Nieva	4.0	4.0	2.0	—	3.0	3.0	2.0	2.0	3.0	23.0	»
21	Alejandro Calzada	4.0	4.0	2.0	—	3.0	2.0	2.0	2.0	3.0	22.0	»
22	Pedro G. Dualde	2.5	2.2	2.5	—	3.3	2.3	1.0	1.0	2.3	17.1	Reprobado
23	Luis Lima	1.7	2.0	0.7	—	2.8	1.3	3.0	3.0	1.8	16.3	»
24	Ricardo A. Parody	3.2	3.0	2.0	—	1.8	1.3	2.5	0.5	1.7	16.0	»
25	Jorge J. Duclos	2.7	2.0	0.5	—	2.2	2.8	2.0	2.0	2.8	16.0	»
26	Cayetano Escalante	1.8	2.0	2.2	—	1.3	2.5	1.8	1.5	1.7	14.8	»
27	Justo Emegar	1.2	1.0	4.5	—	1.5	1.5	1.5	1.2	1.3	13.7	»
28	Ricardo Diaz	2.0	2.0	0.5	—	2.0	1.7	1.3	2.0	2.0	13.5	»
29	Leopoldo A. Casal	2.0	1.5	0.5	—	2.0	1.5	2.2	1.2	1.5	12.4	»
30	Enrique Berton	2.0	2.0	2.5	—	0.7	0.0	0.5	2.0	2.3	12.0	»
31	Enrique P. Mon	3.0	3.5	0.2	—	0.5	0.8	0.2	0.7	2.2	11.1	»
32	Enrique Auriol	1.4	2.0	1.2	—	2.2	1.0	2.0	0.5	0.7	11.0	»
33	Alejandro Mendez	2.5	2.5	2.0	—	0.2	0.5	0.7	1.5	1.0	10.9	»
34	Luis A. Rojo	2.8	2.2	1.5	—	1.3	1.2	0.7	0.0	0.5	10.2	»
35	Laurentino Olascoaga	1.2	1.0	1.0	—	1.3	2.3	0.5	0.3	1.0	8.6	»
36	Manuel Fernandez Aguilar	1.7	1.2	1.0	—	0.0	0.7	0.5	1.7	1.5	8.3	»
37	Avelino D. Cornell	1.0	1.0	0.8	—	1.8	0.2	1.7	0.3	1.0	7.8	»
38	Raul Oyuela	1.8	0.5	1.0	—	0.8	1.0	1.9	0.5	0.2	7.7	»
39	Eduardo Maldonado	1.0	1.0	1.0	—	1.0	—	0.0	0.7	0.5	5.2	»
40	Angel Echenique	1.0	1.0	0.0	—	0.5	0.3	0.2	0.0	2.0	4.7	»
41	Lorenzo Balbino	0.5	0.0	0.5	—	0.0	0.1	0.0	0.3	0.5	1.9	»
42	Cárlos Castagnino	3.8	3.5	1.5	—	3.0	2.0	1.0	—	1.8	—	No concluyeron el exámen.
43	Pedro Diaz de Vivar	2.3	2.7	—	—	0.0	2.0	—	—	0.5	—	

Rio Lujan, Marzo 31 de 1893.

ENRIQUE I. ASTORGA.

A. E. PEREZ.

JUAN J. PEFFABET.

ALBERTO SCHMERSOW.

LUIS ESTEBE.

ANGEL PEREZ.

TEODORO ROSE.

RICARDO CONDE SALGADO.

Digitized by Google

CUADRO DE LAS ALTAS Y BAJAS

Habidas en el personal de marinería de este buque desde el 1º de Abril de 1892 hasta el 21 de Marzo de 1893

CLASE	NOMBRE	ALTA	FECHA	BAJA	FECHA
Cocinero de 1ª	Benito Andreu.....	Alta	22 Abril 1892	Baja	1º Enero 1893
Mayordomo	Pedro Moralles.....	«	14 Mayo «	«	10 « «
Cocinero de 1ª	Castor Gago.....	«	23 « «	«	14 Junio 1892
Marinero 1ª	Juan Carrizo.....	«	22 Junio «		
« 2ª	José M. Acuña.....	«	11 Agosto «		
« «	Tomás Perez.....	«	19 « «	–	
« «	Eduardo Coronado.....	«	27 « «	Baja	23 O'bre 1892
Cocinero de 1ª	Urbano Roldan.....	«	1º S'bre «	«	13 Marzo 1893
Marinero 2ª	Camilo Ruiz.....	«	12 « «	«	17 D'bre 1892
« «	Pedro Almeida.....	«	13 « «	«	25 N'bre «
« «	Felix Salazar.....	«	19 « «	---	—
« «	Lorenzo Esplana.....	«	19 « «	---	—
« «	Pedro Ortiz.....	«	19 « «	—	—
« «	Carlos Torres.....	«	23 N'bre «	—	—
Of. de mar Celador	Enrique Serantes.....	«	1º D'bre «	Baja	27 Enero 1893
Marinero 1ª	Pedro Correa.....	«	1º Enero 1893	«	1º Febrero «
Cocinero de 1ª	Antonio Arenaza.....	«	1º « «	—	—

Digitized by Google

Marinero 1ª	Vicente Reos	«	2 Febrero	«	—	—	
« 2ª	José Suarez	«	20 «	«	—	—	
Zapatero	José M. Cufré	«	1º Marzo	«	—	—	
Marinero 2ª	Manuel Balmaceda	«	11 «	«	—	—	
Cocinero 1ª	Casto Gago	«	13 «	«	—	—	
Cabo de mar	Carlos Benoes	—	—		Baja	1º Abril	1892
Cocinero 1ª	Antonio Arenaza	—	—		«	22 «	«
Of. de mar Celador	Ignacio Ferrer	—	—		Baja	10 Mayo	1892
Cocinero de 1ª	Antonio Silvestri	—	—		«	23 «	«
Marinero 1ª	Smon Lorente	—	—		«	11 Junio	«
Ordenanza	Antonio Willergas	—	—		«	6 Agosto	«
Mayordomo	Teodoro Van Gael	—	—		«	13 «	«
Marinero 2º	Eugenio Pouquet	—	—		«	15 «	«
« «	Ernesto Pouquet	—	—		«	15 «	«
« «	Miguel Galo	—	—		«	15 «	«
Ordenanza	Cornelio Torres	—	—		«	1º S'bre	«
«	Antonio Roman	—	—		«	1º «	«
Contestable	José Suarez	—	—		«	6 O'bre	«
Contramaestre 1º	Luis Rodenas	—	—		«	15 Enero	1893
« 2º	Vicente Reos	—	—		«	27 «	«
Of. de mar Celador	Vicente Parada	—	—		«	27 «	«

Rio Lujan, Abril 5 de 1893.

Vº Bº

A. E. Perez,

E. J. Astorga,
2º Comandante.

Tomas Caballero,
Comisario Contador.

Digitized by Google

Digitized by Google

DIRECCION GENERAL

DE

ARSENALES Y TALLERES DE MARINA

MEMORIA correspondiente á 1892—1893.

Digitized by Google

Digitized by Google

DIRECCION GENERAL DE ARSENALES Y
TALLERES DE MARINA.

Rio Lujan, Marzo 28 de 1893.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina, Comodoro D. Rafael Blanco.

Cumplo el deber de elevar á V. S. la Memoria anual de las Reparticiones á mi cargo, constituida por los breves datos siguientes y por los parciales de cada una de ellas, medio que adopto por que entiendo que responde mejor al fin de obtener el mayor y mas verídico acopio de noticias del movimiento de cada una.

El cambio de Direccion operado á mediados del año anterior en los Talleres y Arsenales de Marina, motivará que los datos que se refieran á la época de la Direccion anterior no sean tan completos como debieran, por causa de ese cambio, sin embargo, haré lo posible por que ellas sean las mas abundantes.

ARSENAL DE MARINA

Este Establecimiento permanece en el estado defectuoso en que lo encontré cuando me recibí de la Direccion. Como antes lo manifesté á V. S., él no puede servir actualmente sino de mal deposito; sus

Digitized by Google

galpones por defecto de construccion y por la accion del tiempo no responden á sus fines, la humedad del suelo, las aguas pluviales que penetran facilmente por goteras y otros puntos, la falta de estantería y cajonadas, agregadas á otros defectos que podrian remediarse con poco gasto, para cuyas obras se ha requerido autorizacion de la superioridad y que convendria fuera acordada antes del próximo invierno lo colocan en malísimas condiciones para el rol que debe desempeñar.

El muelle de carga y descarga, la gran cábria y la via férrea y zorras, via de mil quinientos metros de longitud, se hallan casi inservibles, de manera que no pueden prestar servicios en el movimiento y trasporte de pesos regulares, como sucederia cuando por razon de cambio de artilleria tengan que depositarse en el Arsenal las piezas de toneladas veinte y siete, de nuestras bombarderas.

El hecho irregular consistente en que la via férrea, el muelle y la cábria esten ubicados en terreno de propiedad particular, debe cuanto antes desaparecer.

La traslacion de ellos á los terrenos propios del Arsenal, donde deben estar, reportará positivas ventajas al mejor servicio, haciendo del dominio privado oficial las operaciones de carga y descarga, que hoy son públicas, disminuyendo la distancia que la via hoy tiene y constituyéndolas de manera que resistan á los considerables pesos que tengan que soportar.

Oportunamente propondré á V. S. esas obras manifestando el gasto que ocasionen.

TALLERES DE MARINA

Por razon de tener en ellos su asiento la Direccion puede el infrascripto dedicarle la mayor parte

Digitized by Google

de su tiempo, tratando por todos los medios á su alcance de imprimirles una accion constante de actividad, evidentemente productiva.

De Agosto ppdo. en que fuí honrado con el puesto de Director, á la fecha, el relativamente corto personal á mis órdenes, ejecutó trabajos múltiples cuya relacion en detalle se puede ver en los documentos que acompaño de las Secciones Técnica y de Contabilidad.

He realizado en cuanto ha sido posible mi propósito como Gefe de Reparticiones:—trabajo activísimo con la mayor economía.

En los documentos citados cuyos datos se basan en la mas escrupulosa verdad, lo que en cualquier momento puede cualquiera constatar, ocurriendo á los libros y comprobantes en la Reparticion existentes, los que les serán facilitados, se evidencia indudablemente mi afirmacion.

Persuadido que cabia bien en ella un taller de velería, me preocupé de su instalacion, y puedo ya con satisfaccion manifestar que con la decidida cooperacion del Gobierno y de V. S. él está establecido en forma humilde si, pero que sin embargo le permite construir toldos, cenefas, coys, bolsas, etc., para la escuadra, á precios mas bajos y de mejor construccion y calidad que lo que costarian en plaza. Provisto que sea de la máquina y lanilla necesarias, se construirán tambien en él las banderas, etc., que la escuadra y las reparticiones de Marina necesitan.

La fundicion, de gran importancia industrial, indispensable aquí, no podia ensanchar sus obras por razon de su estrecha y mal instalacion. Para remediar este mal decidí con los elementos del Establecimiento, dotarla de una ámplia y adecuada, y puedo decir á V. S. que ella está casi terminada y que muy pronto ocupará el lugar que por sus funciones le corresponden. Con los mismos elementos ensanché la instalacion de herreria que yá reclamaba este

Digitized by Google

ensanche, la que tambien en breve será utilizada pues está á terminarse.

La condicion baja del terreno hizo mas costosas esas obras por cuanto á su superficie natural hubo que agregarle cerca de dos metros de terraplen para librarlas de las mareas, terraplen que ha demandado muchos miles de metros cúbicos de tierra què en el Establecimiento se pagaba á un peso cincuenta centavos el metro.

Con una pequeña draga aqui existente se extrae barro arenoso del lecho del rio Lujan y con el se há terraplenado el suelo del nuevo extenso galpon. Por ese medio se alcanzó una economia notable en ese enaltamiento.

Trasportada la fundicion á su nuevo local, el espacio que ella deja será ocupada por el ensanche del actual baradero que por su estrechez y por carecer de un poderoso cabrestante á vapor no responde ahora á las necesidades que de él se tienen.

Las economias de dique que proporcionará con el ensanche y el cabrestante á vapor, pagarán en un año los gastos que estos ocasione.

Necesitándose depósitos para cabulleria motoneria, maderas, etc., he dado principio tambien con los recursos del taller á la construccion de un gran galpon, el que será dividido en compartimentos que se ocuparán con aquellos materiales.

Llega ya á cuarenta y seis metros el pozo semisurgente que se construye en demanda de agua potable para surtir á todos los establecimientos de marina y buques aqui existentes, él será de positiva utilidad porque sus aguas puras reemplazarán á las de no muy buenas condiciones que nos vemos obligados á gastar.

Como la partida de nueve mil pesos mensuales que asigna el Presupuesto para materiales, es insuficiente para los que demandan las obras que se practican en los buques y la compra de máquinarias, etc. que el taller necesita, lo que por el momento se reduce

Digitized by Google

por lo que á este respecta, de un pescante á vapor para el muelle, un martillo á iden mediano, un taladro giratorio, dos tornos chicos, una máquina de punzoniar y cizalliar, un poderoso cabrestante á vapor para el varadero, una bomba de incendio, asi como dos para-rayos, el que firma se verá en el caso de ocurrir á la Superioridad, pidiendo los fondos extraordinarios que para su compra se requieran y los que espera le serán acordados, pues sin esos elementos los trabajos de los talleres se resentirán siempre de morosidad y de falta de correccion y resultaría mas costoso.

El que firma es halagado por la esperanza de que su decision en pró del adelanto de los Talleres y Arsenales de Marina á cuyo objeto dedica y dedicará toda su buena voluntad será eficazmente cooperada por el Gobierno y por V. S. de quienes todo lo espera para tener la satisfaccion de consignar en la memoria del año próximo que los establecimientos á su cargo pueden casi parangonarse con los mejores de su clase.

Dios guarde á V. S.

CEFERINO RAMIREZ.

Digitized by Google

Digitized by Google

ARSENAL DE MARINA

MEMORIA DE 1892—1893

Digitized by Google

Digitized by Google

ARSENAL DE MARINA

Zárate, Marzo 15 de 1893.

Señor Director General de Arsenales y Talleres de Marina, Comodoro Don Ceferino Ramirez.

De conformidad á la órden de V. S. sobre la Memoria de esta reparticion por el año que acaba de fenecer, la elevo en el dia de la fecha con los datos y consideraciones que á juicio del que suscribe es conveniente dar á conocer á quien corresponda.

El Arsenal de Zárate, por las condiciones de su situcion y las ventajas que ofrece para un verdadero establecimiento de su género, con la importancia, trabajos y movimientos que debe tener, es digno de llamar y preocupar la atencion de los Poderes Superiores.

Además del movimiento de los almacenes y trabajos esprecificados en sus respectivos lugares, diariamente ha sido ocupado el personal, mientras permaneció en esta localidad la Division de maniobras, á las órdenes del Señor General Don Ignacio I. Garmendia por órdenes verbales de S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina.

Tampoco se mencionan los trabajos hechos de estacada y terraplen en la cabecera del muelle que invirtió el personal por mucho tiempo, en cortar y conducir estacones de sauce de donde se han podido

Digitized by Google

obtener y ramaje del mismo para formar pájinas para con ellas contener los derrumbes de la tierra que se extraia de las barrancas para hacer el relleno.

Este trabajo despues de concluido, vinieron las grandes crecientes y la arrastraron en su bajante, por lo que se dejó en el estado que hoy se encuentra y que el infrascripto crée inútil volver á reparar.

El presupuesto del corriente año, asigna para el servicio de esta Reparticion, sesenta marineros, y como estos, á mas de cuidar á la limpieza y conservacion del material en depósito, tienen que hacer el servicio de guardia del mismo, se hace necesaria la creacion de cuatro plazas para cabos de cañon á fin de atender al servicio, asignándoles los sueldos que gozan los que estan en los buques de la Armada.

Atendiendo los múltiples trabajos de Oficina que se originan en este Establecimiento, por el gran movimiento de entradas, salidas, etc., del material que contínuamente viene á depósito, como se desprende de la presente memoria, asi como todos los trabajos de esta índole que se requieren para el buen servicio, se hace de imprescindible necesidad tenga un escribiente para el desempeño de todos esos trabajos, cuyo sueldo podria ser de ochenta pesos moneda nacional mensual.

GALPONES Y DEPOSITOS

Llamo la atencion de V. S. en lo referente á galpones y depósitos que tiene este Arsenal, éstos son dos de material y uno de madéra y zinc, los primeros se encuentran en malísimo estado de deterioro, debido en su parte á su mala construccion y á la

Digitized by Google

accion del tiempo, el segundo es nuevo y se encuentra en perfecto estado, pero todo esto es insuficiente para depositar el innumerable material que tiene esta reparticion; pues gran parte de él se encuentra á la intemperie destruyéndose por falta de local aparente, por lo que se impone una séria reparacion en los depósitos de materiales, y nuevas construcciones de otros galpones de madera y zinc que creo son los mas adoptables para este punto.

MUELLE

El muelle que tiene este Arsenal en la actualidad, para carga y descarga, se encuentra destruido debido á la accion del tiempo, pues cuenta con mas de veinte años de existencia y durante este lapso de tiempo no ha sufrido reparaciones de importancia y se impone señor se pida á la Superioridad su renovacion por completo, pues de continuar asi, es hasta peligroso usarlo con material pesado.

CÁBRIA

La Cábria como su muelle se encuentra el idénticas condiciones de deterioro, su base que es de material, tiene rasgaduras de cinco y mas líneas y lo que es madera está tan mala, que hoy no me atreveria á suspender un peso de diez mil kilos sin el temor consiguiente de que ésta se derrumbe y ocasione algunos contratiempos, por lo que seria conveniente que V. S. llamara la atencion de la Superioridad para que tomara las medidas del caso, á fin de hacer construir una nueva.

ALOJAMIENTOS

Como V. S. sabe, este Arsenal carece por completo de alojamientos para Gefes, Oficiales, Oficiales de

Digitized by Google

Mar y Maestranza; y me permito indicar á V. S. la conveniencia que hubiera en la construccion de un edificio para que éstos estuviesen alojados debidamente, pues actualmente se alojan en los diferentes galpones que existen para depósitos.

VIA Y ZORRAS

La via que parte desde los depósitos hasta el muelle de este Arsenal en una estencion de mil quinientos metros. se encuentra en malísimo estado asi como los durmientes que la sostienen, y seria muy necesario fuese renovada por completo; pues siempre que se practican operaciones de carga y descarga de material, dificultan el tránsito de las zorras á causa de los contínuos descarrilamientos.

Las zorras que hay para el trasporte de material todas tienen la plataforma en completo estado de deterioro por el mucho tiempo de uso y ahora es imposible cargar con ellas material de grandes pesos.

Dios guarde á V. S.

ENRIQUE DIEN.

Digitized by Google

CUADRO DEMOSTRATIVO del movimiento de Oficina, habido durante el año.

MOVIMIENTO	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero 93	Febrero 93	TOTAL
Notas pasadas.....	24	16	14	5	7	3	17	25	28	26	37	202
» recibidas.....	12	10	8	8	5	12	12	17	30	37	19	170
Telégramas recibidos....	3	1	—	1	—	—	3	1	2	3	2	16
» expedidos..	3	4	2	3	—	1	—	1	2	1	1	18
Pedidos elevados.....	1	—	1	—	—	—	1	2	—	4	3	12
» provistos.....	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	3	6
Altas.....	1	—	—	—	—	—	—	3	1	9	6	20
Bajas.....	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6	2	14
Deserciones.....	—	—	—	—	—	—	—	5	4	4	2	15

CUADRO DEMOSTRATIVO de los pedidos provistos á este Arsenal, durante el año.

FECHA	ARTÍCULOS	CARGOS Á QUE PERTENECE
Julio 1° de 1892.....	Vestuario de invierno.....	Contramaestre.
» 30 de 1892.....	Herramientas para la herrería.....	Herrero.
Agosto 1° de 1892.....	Juego de comedor.....	Mayordomo.
Febrero 14 de 1893.....	Artículos para entretenimiento y limpieza.....	Condestable.
» 14 de 1893.....	Vestuario de verano.....	Contramaestre.
» 14 de 1893.....	Alumbrado.....	Id.

Mayo 21 de 1893.

Elévese á la Superioridad,

RAMIREZ.

Digitized by Google

Trabajos efectuados durante el año 1892

ABRIL

El personal de este Arsenal se ha ocupado en la limpieza y conservacion del diferente material de artilleria que se encuentra en depósito.

Se pintaron los cañones Krupp de 24 c m. culebras Roduan y granadas Armstrong de 28 y 15 c m.

Se procedió á trasladar la pólvora que se encontraba depositada en el polvorin N.° 2 á uno de los compartimentos del nuevo galpon provisoriamente, hasta tanto no fuese practicada la reparacion en su techo, porque á causa de faltarle una gran cantidad de tejas se llovia y ocasionaba mojaduras en las pólvoras que en él habia.

Se confeccionaron quinientas sesenta y siete cargas Krupp N.° 3 de 80 gram. cada una para el regimiento N.° 3 de Artillería Ligera.

MAYO

Limpieza y conservacion del material que existe en depósito.

Las cuarenta piezas Krupp de 8 c m. que fueron recibidas del Arsenal de Guerra se sacaron de sus montajes y se colocaron sobre cabezales construidos por el suplente de [illegible] en uno de los

Digitized by Google

compartimentos del galpon Nº, 2 asi como tambien los cierres correspondientes á los mismos, para su mayor conservacion y limpieza, montaje, armones y carros de los cañones, la mayor parte fueron desarmados y colocados en el galpon Nº 3, los restantes por carecer de espacio quedaron armados en el pátio del Establecimiento.

Los herreros y carpinteros se han ocupado en hacer varios trabajos para la « Division Zárate » á pedido del Gefe de la misma, General Don Ignacio I. Garmendia.

JUNIO

Limpieza y conservacion del diferente material que existe en depósito.

Terminadas las reparaciones que se efectuaron en el polvorin Nº 2, éste se habilitó con la pólvora que antes tenia y que provisoriamente se encontraba depositada en uno de los compartimentos del nuevo galpon.

Se ha procedido á reconstruir un galpon de madera, de las siguientes dimensiones:

Largo.....	16 metros
Ancho.....	6 »
Altura.....	5 »

Techos de dos aguas, con el material del galpon viejo que á causa de su mal estado no podia ya utilizarse y como la carpinteria y herreria que en él estaban necesitaban un local aparente, se hace esa construccion en la parte norte del galpon Nº. 2 sin ocasionar gastos extraordinarios.

JULIO

Limpieza y conservacion del material que se encuentra en depósito.

Digitized by Google

Tomándose las precauciones del caso, se airearon los polvorines y se roseó el galpon-pólvora.

Se hicieron diez y seis capas de lona para los cierres de los cañones Krupp de 24 c/m.

Se rascaron y pintaron una gran cantidad de proyectiles Krupp de 24 y Armstrong de 28 c/m.

Con operarios contratados por el Gobierno, se colocó un forro de chapas de zinc en los cuatro costados del galpon Nº. 2 y al mismo tiempo arreglaron la via férrea del mismo que se encontraba en malas condiciones.

Quedó terminada la construccion del galpon de madera, destinado á herreria y carpinteria.

AGOSTO

Limpieza general en los depósitos.

Se practicó una limpieza al armamento portátil, perteneciente á los buques en desarme, habiendo sido colocado gran parte de él para su mejor conservacion, en varios armeros que construyeron los carpinteros de la Reparticion y que fueron puestos en el corredor del galpon Nº 2.

Se limpiaron y carpieron los pátios que rodean los polvorines, se arreglaron varios terraplenes en el Arsenal y muelle del mismo y se recorrieron las zanjas de desagüe.

SETIEMBRE

Limpieza y conservacion del diferente material que se encuentra en depósito.

Se arreglaron los compartimentos en donde estan depositados los artículos de los buques en desarme.

Se arregló la escalera que está puesta para la subida de la barranca de este Arsenal, habiéndole colocado varios candeleros y pasa-mano.

Los herreros practicaron una reparacion en la

Digitized by Google

cocina del Establecimiento, habiendo sido cambiado la mayor parte del material que la componia por encontrarse en mal estado.

OCTUBRE

Limpieza general de armamento portátil.

Se hizo una limpieza al cañon Krupp de 24 c m. Nº 2, que está montado al costado derecho del muelle de este Arsenal, como asi tambien á los cañones Vavasseur de 15 y 9 c/m. que se recibieron de los Talleres de Marina, habiéndose colocado el cañon de 15 c/m. sobre una zorra de madera en el depósito Nº 1.

Los herreros se han ocupado en hacer herramientas para el servicio del mismo taller.

NOVIEMBRE

Limpieza y conservacion del diferente material de artilleria que existe en depósito.

Se practicó una limpieza á los cañones Krupp de 24 c/m. y se empezaron á rasquetear los proyectiles Vavasseur de 15 y 9 c m. recibidos de los Talleres de Marina.

Se arreglaron los polvorines.

Se cortó el yuyo de los pátios y se hicieron trabajos de zapa, en el terraplen de la via de este Arsenal que conduce al muelle.

DICIEMBRE

La gente se ha ocupado en la limpieza y conservacion del diferente material de guerra que se encuentra en depósito.

Se embarcó tierra refractaria en el Cútter « Don

Digitized by Google

Digitized by Google

dos por los buques en desarme, habiéndoseles colocado á la mayor parte de ellos el muelle real que tenian inservible, se construyó un depósito para agua y fué colocado en la cocina, se arregló una zorra chica y se compusieron varias carretillas para el servicio.

Los carpinteros se han ocupado en la construccion de la casilla destinada á Botiquin de la Reparticion que se encontraba en el muelle y fué trasladado á este Arsenal, se hizo una taquilla para los útiles de rancho de marineros, se arreglaron varias literas en la cuadra y actualmente se construye una cajonada para las bolsas de los marineros.

Digitized by Google

Movimiento en los depósitos

ENTRADAS

Abril 1º de 1892

PROCEDENTE DE LA « FÁBRICA NACIONAL DE RIO IV »

46 Cuarenta y seis cajones pólvora Pebble (peso kˢ. 25 c/u.)

Abril 2 de 1892.

PROCEDENTE DEL « ARSENAL DE GUERRA ».

40 Cuarenta carros para municion.
3.984 Tres mil novecientas ochenta y cuatro granadas Krupp 7.5.
80 Ochenta bolsas de zuela.
80 Ochenta tenazas para estraer granadas.
40 Cuarenta punzones.
40 Cuarenta tira-fuego.
40 Cuarenta llaves á tornillo para extraer granadas.
40 Cuarenta llaves para boquillas.
40 Cuarenta espoleteras.
40 Cuarenta atacadoras.
25 Veinticinco escobillas.
40 Cuarenta estopineras.
29 Veintinueve tapa-boca.
40 Cuarenta fundas para alza.
40 Cuarenta tarros para grasa.
40 Cuarenta » » aceite.
40 Cuarenta cubos de cuero.
40 Cuarenta cuñas para cañon Krupp de 8 c/m

Digitized by Google

Abril 2 de 1892.

PROCEDENTE DE LA « DIVISION DE TORPEDOS ».

44 Cuarenta y cuatro cuñetes pólvora Q. f. 1.
2 Dos medios » » »

Abril 7 de 1892

PROCEDENTE DEL « ARSENAL DE GUERRA ».

1.388 Mil trecientos ochenta y ocho granadas Krupp de 8 c/m.
102 Ciento dos balas Krupp de 8 c/m.
1.380 Mil trescientos ochenta tarros de metrallas.
5.361 Cinco mil trescientos sesenta y un dedales para granada.
4.747 Cuatro mil setecientos cuarenta y siete dados para granadas.
5.361 Cinco mil trescientos sesenta y uno pearcos.
1.333 Mil trescientos treinta y tres boquillas para granadas.
4.230 Cuatro mil doscientas treinta espoletas para granadas.
39 Treinta y nueve alzas.
40 Cuarenta tablas de tiro.
40 Cuarenta libros para anotaciones.

Abril 23 de 1892

PROCEDENTE DE LA CAÑONERA « URUGUAY ».

2 Dos cañones Armstrong de 8 c/m.
2 Dos cureñas para idem completas.

Digitized by Google

47 Cuarenta y siete granadas ordinarias para Armstrong.
3 Tres granadas Shrapnel ordinarias para Armstrong.
50 Cincuenta tarros de metrallas.
2 Dos porta-cartuchos.
2 Dos saca balas.
2 Dos espeques herrados.
2 Dos » madera.
2 Dos lanadas.
2 Dos fundas lanadas.
2 Dos alzas.
2 Dos tapa-boca.
2 Dos capas para cañones.
85 Ochenta y cinco estopinas de friccion.
2 Dos tira-flictor.
2 Dos caserinas.
2 Dos estrobos de gancho para palanquin de retenida.
3 Tres juegos de agujas.
2 Dos bragueros.
1 Un punto de mira.
2 Dos guias para tiro flictor.
1 Un pinzote para galápago.

Mayo 19 de 1892

PROCEDENTE DE ACORAZADO « LOS ANDES ».

19 Diez y nueve cajones fusiles Remington.
100 Cien « carabinas »
90 Noventa « cartuchos á bala.

Digitized by Google

Junio 8 de 1892.

PROCEDENTE DE EUROPA Y REMITIDOS Á ESTE ARSENAL POR EL PAILEBOT « FELIPA » SE RECIBIERON QUINIENTOS SETENTA Y SIETE CAJONES, CUYO CONTENIDO SEGUN RELACION ES LO SIGUIENTE:

106 Ciento seis cajones conteniendo cada uno 20 cajas cartuchos de 3 libras.
1 Un cajon conteniendo 20 cajas cartucho de 3 libras.
18 diez y ocho cajones conteniendo cada uno 30 cajas cartuchos de 3 libras.
1 Un cajon conteniendo 10 cajas cartuchos de 3 libras.
2 Dos cajones conteniendo cada uno 500 espoletas marca N.
2 Dos cajones conteniendo cada uno 450 espoletas marca N.
2 Dos cajones conteniendo cada uno 650 espoletas marca N.
2 Dos llaves.
38 Treinta y ocho cajones conteniendo cada uno 30 metrallas de 3 libras.
68 Sesenta y ocho cajones conteniendo cada uno 30 metrallas comunes de 3 libras.
1 Un cajon conteniendo 20 metrallas comunes de tres libras.
41 Cuarenta y un cajones conteniendo cada uno 96 cartuchos de una pulgada.
1 Un cajon conteniendo 64 cartuchos de una pulgada.
22 Veinte y dos cajones conteniendo cada uno 25 metrallas de 3 libras.
35 Treinta y cinco cajones conteniendo cada uno 30 cajas cartuchos de 3 libras.
6 Seis cajones conteniendo cada uno 30 cajas cartuchos de 3 libras.

Digitized by Google

1 Un cajon conteniendo 20 cajas cartuchos de 3 libras.
2 Dos cajones conteniendo cada uno 525 espoletas marca X.
23 Veinte y tres cajones conteniendo cada uno 30 metrallas comunes de espoleta.
12 Doce cajones conteniendo cada uno 30 metrallas de 3 libras.
62 Sesenta y dos cajones conteniendo cada uno 96 cartuchos de una pulgada.
1 Un cajon conteniendo 48 cartuchos de una pulgada.
8 Ocho cajones conteniendo cada uno 25 metrallas de 3 libras.
3 Tres cajones conteniendo cada uno 10 ametralladoras de ocho libras.
120 Ciento veinte cajas de caoba para municiones de 3 libras.
1 Un cajon conteniendo 1 argolla y perno para cañon de 14 libras, una argolla y perno para cañon de 8 libras, una argolla y perno para cañon de 3 libras, tres argollas.

Este material pertenece á la artilleria Nordenfeldt de tiro rápido y fué recibido bulto cerrado.

Julio 20 1882.

PROCEDENTE DE LA CORBETA «LA ARGENTINA».

1 Una jarra de zinc con 11 cargas de 500 gramos cada uno para cañon Krupp de 7.5.
1 Una jarra de zinc con 1 carga de 800 gramos para cañon Krupp de 7.5.
1 Una jarra de zinc con 74 cargas de 500 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.
1 Una jarra de zinc con 54 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp. de 7.5.

Digitized by Google

1 Una jarra de zinc con 59 cargas de 500 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 54 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 85 cargas de 500 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 54 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 29 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 44 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 52 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 38 cargas de 500 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 50 cargas de 800 gramos cada uno para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 66 cargas de 500 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 50 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

1 Una jarra de zinc con 50 cargas de 800 gramos cada una para cañon Krupp de 7.5.

13 Trece jarras metálicas con 72 cargas de 34 libras cada una.

11 Once jarras metálicas con 63 cargas de 25 libras cada una.

1 Una jarra metálica con 4 cargas internas, 17 cargas iniciales de 5 onzas cada una y 8 cargas internas de 5 libras cada una.

1 Una jarra con 66 cargas de 1 libra ¼.
1 Una « « 24 « « 5 « «
1 Una « « 33 « « 5 « «
2 Dos « metálicas (vacias).
6 Seis « de zinc «

Digitized by Google

6 Seis cajones cartuchos de bala Remington.
3 Tres « « de fogueo.

Julio 18 de 1892

PROCEDENTE DEL ACORAZADO « LOS ANDES ».

345 Trescientos cuarenta y cinco cajones fusiles Remington.
31 Treinta y un cajones carabina Remington.
100 Cien cajones cartuchos á bala.

Setiembre 4 de 1892

DEL « REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA ».

1 Un armón y carro con la vara rota y (12) doce espoletas.

Setiembre 20 de 1892.

DEL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA».

1 Un cajon con espoletas y estopines.
4 Cuatro cajones con espoletas y estopines.
16 Diez y seis cajones con municiones para cañon Krupp de 7.5.
9 Nueve jarras con cargas de 800 gramos cada una.
3 Tres cajones con cargas de 800 gramos cada una.
53 Cincuenta y tres cajones con cartuchos á bala y fogueo.
1 Un cajon con cartuchos metálico.
½ Medio cuñete pólvora para cargas internas.

Digitized by Google

16 Diez y seis cajas de cuero con granadas.
2 Dos bultos cartuchos á bala.
2 Dos cajones cápsulas vacias.
1 Un bulto « «

Setiembre 22 de 1892.

DEL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA »

1 Un armon con carro Nº 60 conteniendo, lo siguiente:
5 Cinco espoletas de tiempo.
2 Dos carteras de cuero con ocho cargas de fogueo.
6 Seis carteras vacias.
5 Cinco carteras con veinte granadas ordinarias.
3 Tres carteras con 12 granadas Shrapnel.
3 Tres granadas ordinarias.
2 Dos cajas de hierro vacías.
1 Una « madera «
1 Un armón con una vara de repuesto Nº 19 conteniendo:
8 Ocho carteras de cuero vacías.
5 Cinco carteras de cuero con 20 granadas ordinarias.
3 Tres carteras de cuero con 12 granadas Shrapuel.
1 Una caja de madera vacia.
1 Un carro armón conteniendo:
1 Una caja con 17 cabezas de espoletas.
1 Una « « 7 « « «
1 Una « « 12 « « «
23 Veinte y tres espoletas de tiempo.
25 Veinte y cinco granadas ordinarias.
25 Veinte y cinco « Shrapnel.

Digitized by Google

Octubre 4 de 1892.

SE RECIBIÓ EL SIGUIENTE ARMAMENTO INÚTIL EN CAMBIO DE OTRO NUEVO, PERTENECIENTE AL BATALLON 9 DE LÍNEA.

33 Treinta y tres fusiles Remington.
1 Una carabina «

Octubre 14 de 1892.

PROCEDENTE DE LOS «TALLERES DE MARINA».

1 Un cañon Vavasseur de 15 c m.
2 Dos « « « 9 «
2 Dos « de bronce « 8 ½ «
1 Uno « « campaña « 10 «
1 Una cureña de hierro para cañon Vavasseur. de 15 c m.
2 Dos cureñas de madera.
2 Dos correderas de hierro.
2 Dos ruedas para cañones de campaña.
2 Dos cajones armones.
200 Doscientas granadas Vavasseur de 15 c/m.
38 Treinta y ocho balas rasas.
125 Ciento veinticinco granadas Vavasseur 9 c/m.
146 Ciento cuarenta y seis granadas Hotchkiss de 28 m/m.
3 Tres rewolver usados.
13 Trece bayonetas viejas.
19 Diez y nueve vainas de cuero.
16 Diez y seis « « « y hierro.
8 Ocho cajones conteniendo cada uno, (1) una bomba de aire para aparato buzo.
8 Ocho cajones Nrs. 186, 187, 190, 191, 192, 193, 194 y 195, conteniendo cada uno los siguientes artículos que constituyen el aparato para buzo:

Digitized by Google

1 Un capuchon completo de cobre macizo, el interior estañado, con ventanilla de vidrio, con tubo respiratorio interior y cerrajes de reposicion.
1 Un traje lana gruesa, á saber: un pantalon, una camiseta, un par de medias y una gorra.
1 Un traje impermeable con cuello y puños de goma.
2 Dos gorras cauchú con planchas de zinc.
1 Una orqueta de manga de 2 ½ metros de manguera con sus uniones de bronce.
1 Un manómetro.
3 Tres argollas para guarnicion del manómetro.
15 Quince metros caño aspirante, conductor de aire con sus uniones.
2 Dos llaves de hierro.
2 Dos pares ligas de goma.
1 Un pedazo de género impermeable, para componer.
1 Un pedazo de género preparado para componer.
1 Un tarrito con goma.
1 Un regulador.
12 Doce. válvulas de goma respiratorias.
3 Tres argollas de cuero para reponer entre válvula y recipiente de aire.
6 Seis argollas de goma para reponer entre válvula y gorra.
4 Cuatro argollas de cuero para el caño aspirante que comunica, entre el capuchon y regulador.
1 Un peso de plomo para la espalda.
1 Un « « « el pecho.
1 Un colchoncito para poner abajo el capuchon.
3 Tres tapa-boca con caño respiratorio, de estaño con sus uniones, tornillos, etc.
3 Tres tapa-boca, chicos, sin caño.

Digitized by Google

3 Tres tapa-boca grandes sin caño.
1 Un vidrio de repuesto.
3 Tres argollas para guarnicion de las ventanillas.
1 Un tapa-nariz.
1 Un caño con union, para comunicar entre capuchon y regulador.
2 Dos caños con tapa-boca, para bucear sin el aparato.
1 Un cuchillo con vaina, tirador y brocha para el caño.
1 Un par zapatos de plomo con correage y hebillas.

En cada cajon vienen dos convoys que son para colocar el traje y accesorios.

124 Ciento veinte y cuatro faroles viejos y rotos.
8 Ocho linternas « « «

Octubre 28 de 1892.

PROCEDENTE DEL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA».

18 Diez y ocho cajones con granadas.
36 Treinta y seis cuñetes conteniendo pólvora.
1 Un cajon con « « «

Noviembre 27 de 1892.

PROCEDENTE DEL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA».

17 Diez y siete bultos ignorando el contenido.

Digitized by Google

Diciembre 20 de 1892.

De la «Division de Torpedos».

12 Doce cajones algodon-pólvora (cargas) modelo 1880, peso neto 216 kilos.

8 Ocho cabezas de carga de cobre, modelo 1880 con 18 kilos de carga, de algodon-pólvora cada una peso neto 144 kilos.

1	Un cj. con algodon-pólvora	peso bruto	133 k.
1	Un « « «	«	64 «
1	Un « « «	«	67.000 «
1	Un « « «	«	65.500 «
1	Un » « dinamita, cuyo	peso neto es	32 g.
1	Un « « «	«	19.200 «
1	Un « « pólvora-algodon	«	100 k.
1	Un « « «	«	100 «
1	Un « « «	«	50 «
1	Una cabeza, carga de cobre	«	50 «
27	Veinte y siete cajones gelatina esplosiva cuyo peso neto es.....		675 «

Diciembre 27 de 1892.

Procedente del «Regimiento 3 de Artilleria Ligera»

2 Dos cañones Whitworth de 4 ½ c/m. con su correspondiente montaje de rodaje.

17 Diez y siete balas rasas.
1 Un tarro metralla } para cañon Whitworht
22 Veintidos cargas

Digitized by Google

Febrero 11 de 1893.

DE LA BOMBARDERA «REPÚBLICA» SE RECIBIÓ.

2 Dos cañones de bronce sistema Viejobueno
2 Dos armones de cedro para idem.
2 Dos atacadores.
15 Quince tarros de metralla.
44 Cuarenta y cuatro tarros para de metralla Krupp de 8 c m.
104 Ciento cuatro pearcos y dedales.
90 Noventa estopines de friccion.
4 Cuatro bolsas de cuero con municiones.
3 Tres escoperos.
2 Dos palancas de direccion con ruedas.
110 Ciento diez cabezas de espoleta de percusion.
2 Dos tira-flictor.
5 Cinco punzones.
2 Dos estopineras.
2 Dos rascadores.
30 Treinta cargas de 400 gramos cada una.
2 Dos cuñas de cierre.
2 Dos platillos obturadores.
2 Dos puntos de mira.
2 Dos alzas.
2 Dos tornillos de retenida de cierre.
2 Dos « presion de alza.
134 Ciento treinta y cuatro granadas ordinarias.

Febrero 22 de 1893.

DEL ACORAZADO «LOS ANDES».

82 Ochenta y dos cargas pólvora Pebble, de 90 libras cada una.
44 Cuarenta y cuatro cargas de 2ª pólvora Pebble de 65 libras cada una.

Digitized by Google

32 Treinta y dos cargas pólvora R. L. G. de 12 libras cada una.
82 Ochenta y dos cargas internas para granadas prolongadas de 3 libras cada una.
104 Ciento cuatro cargas internas de 8 onzas cada una.
33 Treinta y dos cargas de 100 gramos cada una.
600 Seiscientos cartuchos tiro económico de 20 gramos cada una.
30 Treinta estopines elétricos.
1000 Mil cartuchos á bala para rewólver.
21 Veinte y una espoleta de concusion Armstrong.
10 Diez espoletas de tiempo.
19 Diez y nueve espoletas de percusion.
5 Cinco espoletas de Boxer.
23 Veinte y tres espoletas Pettinan.
11 Once luces de guinorla, para salva-vidas.
47 Cuarenta y siete sables de abordaje.
600 Seiscientas balas de plomo para tiro económico.
22 Veinte y dos cananas para cartuchos de rewólver.
71 Setenta y una jarra metálica para envase.
11 Once jarras de zinc con forro de madera.

DEL ACORAZADO «EL PLATA».

37 Treinta y siete sables de abordaje.
33 Treinta y tres cohetes de la india.
18 Diez y ocho espoletas de tiempo, Armstrong.
47 Cuarenta y siete espoletas Pettinan.
10 Diez espoletas de percusion.
2 Dos espoletas de concusion.
21 Veinte y un estopines.
720 Setecientas veinte cápsulas vacias para ametralladoras Hotchkiss de 35 milímetro.

Digitized by Google

De la Cañonera «Uruguay»:

28 Veinte y ocho cargas de 1ª pólvora Pebble de 34 libras cada una.
4 Cuatro cargas de 2ª pólvora Pebble de 24 libras cada una.
30 Treinta cargas internas para granadas Palliser.
42 Cuarenta y dos cargas internas para granadas ordinarias.
34 Treinta y cuatro cargas internas para granadas prolongadas.
45 Cuarenta y cinco cargas internas para granadas Shrapnel.
6 Seis cargas pólvora Pebble de 8 libras cada una.
3 Tres cargas internas de 8 libras cada una.
1 Una jarra con pólvora de cañon á granel.
37 Treinta y siete jarras de envase.

SALIDAS

Abril 20 de 1892.

Se entregó al «Regimiento 3 de Artilleria Ligera»:

1 Un cajon con cartuchos metálicos que tenian en depósito..

Abril 20 de 1892.

A los «Talleres de Marina» se entregó:

318 Trescientos diez y ocho tubos para caldera.
113 Ciento trece tubos para condensador.

Digitized by Google

Abril 23 de 1892.

AL «REGIMIENTO 3 DE ARTILLERIA LIGERA»:

1 Un cajon con sables de los que tiene en depósito.

Abril 24 de 1892

POR ÓRDEN DEL SEÑOR GENERAL DON IGNACIO I. GARMENDIA, SE ENTREGÓ Á LA «DIVISION DE ZÁRATE»:

2 Dos botes de goma salva-vidas con sus accesorios correspondientes.

Abril 27 de 1892.

SE ENTREGÓ Á LA «DIVISION DE TORPEDOS»:

4 Cuatro cajones ígelatina esplosiva (peso 126 kilos).

4 Cuatro cajones pólvora R. L. G. (peso 100 kilos).

174 Ciento setenta y cuatro cargas de fogueo, para cañon Krupp de 7'5 en una jarra metálica.

6 Seis lanadas para cañon Krupp de 8 c/m.

Mayo 5 de 1892.

POR ÒRDEN SUPERIOR SE ENTREGÓ AL GEFE DEL «PIQUETE DEL ESTADO MAYOR DE MARINA»:

4 Cuatro carteras para municion de ametralladoras Hotchkiss.

Digitized by Google

Mayo 7 de 1892.

SE ENTREGÓ AL «ARSENAL DE GUERRA»:

1 Un cajon con pólvora Q. f. 1. peso 32.270 k^{s}.
1 Un « « « R. L. G. « 13.575 »
2 Dos « « « « « 40.168 »

Mayo 20 de 1892.

AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

25 Veinte y cinco sables de los que tenia en depósito.

Mayo 23 de 1892.

AL «ARSENAL DE GUERRA» SE ENTREGÓ:

1 Un cajon con pólvora R. L. G. peso 17 kilos.

Mayo 24 de 1892.

SE ENTREGARON AL ACORAZADO «LOS ANDES»:

35 Treinta y cinco estopines Armstrong de 9 c m. que tenia en depósito la cañonera «Paraná».

Julio 3 de 1892.

SE ENTREGÓ AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

1 Un cajon con carabinas Remington.
20 Sables de los que tenia en depósito dicho cuerpo.

Digitized by Google

Julio 12 de 1892.

Se entregó á la Cañonera «Uruguay» lo siguiente:

2 Dos ametralladoras Hotchkiss de 35 m/m.
2 Dos porta-municiones.
2 Dos cajas con útiles para la ametralladora.
62 Sesenta y dos cápsulas para la ametralladora.
1 Una máquina para cargar cartuchos para la ametralladora.

Julio 21 de 1892.

A los «Talleres de Marina» se entregaron:

4 Cuatro vidrios sencillos para ojos de buey.
4 Cuatro « dobles « « «
Pertenecientes á la Bombardera «Pilcomayo».
2 Dos zorras para trasporte de proyectiles, perteneciente á la Bombardera «Pilcomayo.

Julio 31 de 1892.

Al «Regimiento 3º de Artilleria Ligera»:

1 Un cajon conteniendo carabinas.
1 Un cajon con sables.
1 Un rewólver.
4000 Cuatro mil cartuchos á bala.
Este material tenia en depósito.

Digitized by Google

Agosto 2 de 1892.

AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

1 Un cajon fusiles Remington.
1000 Dos mil cartuchos de bala Remington.

Agosto 23 de 1892.

AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

2 Dos rewólver de los que tenia en depósito.

Setiembre 7 de 1892.

SE ENTREGÓ AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

1 Un rewólver de los que tenia en depósito.

Setiembre 12 de 1892.

AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

10 Diez machetes bayonetas.
2 Dos rewólvers que tenia en depósito dicho cuerpo.

Setiembre 22 de 1892.

AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

1 Un cajon con espoletas de tiempo.
1 Un cajon con cartuchos metálicos de 7'5.
3 Tres bolsitas con estopines.

Digitized by Google

4 Cuatro cuñetes con pólvora.
1 Una jarra con 66 cargas de 800 gramos cada una.
6 Seis cañones Krupp de 7'5 con sus montajes correspondientes que dicho cuerpo tenia en depósito.

Setiembre 28 de 1892.

SE ENTREGÓ Á LA «DIVISION DE TORPEDOS»:

40 Cuarenta cajones gelatina esplosiva.
Pólvora R. L. G. kilos 13.575 gramos
« Q. f. 1. « 32.270 «
« R. L. G. « 40.168 «

Setiembre 28 de 1892.

SE ENTREGARON POR ÓRDEN SUPERIOR Á LA BOMBARDERA «BERMEJO» LOS ARTÍCULOS QUE Á CONTINUACION SE ESPRESAN:

7 Siete tenedores Elkington.
7 Siete » »
7 Siete asientos para cubiertos.
1 Una aceitera, metal, con frascos.
2 Dos botellones para agua.
2 Dos » » vino.
2 Dos » » licor.
1 Una carpeta paño azul.
2 Dos » para fuente de madera.
14 Catorce copas para agua.
14 Catorce » » vino.
14 Catorce » » oporto.
10 Diez » » Champagne.
14 Catorce » » licor.

Digitized by Google

1 Un cucharon para sopa.
1 Una cuchara » guiso.
14 Catorce cucharas de mesa.
14 Catorce cuchillos » »
14 Catorce » » postre.
14 Catorce cucharitas para café.
1 Un cubierto para ensalada.
1 Una cubiertera.
2 Dos dulceras.
2 Dos fruteras.
2 Dos fuentes redondas.
2 Dos » para pescado.
7 Siete hueveros.
1 Un juego para servicio de té y café
10 Diez manteles.
14 Catorce platos soperos.
28 Veinte y ocho platos playos.
14 Catorce platos para postres.
1 Una pinza para azucar.
1 Un palillero.
4 Cuatro rabaneras.
1 Una sopera.
2 Dos salseras.
39 Treinta y nueve servilletas.
14 Catorce platos para té con plato.
14 Catorce » » café » »
1 Una ensaladera.
1 Una mantequera.
7 Siete aros para servilleta.
4 Cuatro saleros.
2 Dos lámparas de cámara.
2 Dos tubos para »
2 Dos bandejas metal.
6 Seis candeleros de camarote
6 Seis bombas para »
1 Un almirés de mármol.
3 Tres asaderas.
1 Un batidor.
1 Un molinillo para café.

Digitized by Google

1 Una romana grande.
1 Una balanza con platos.
2 Dos sartenes de hierro, grandes.
2 Dos trinchantes.
2 Dos tachos grandes.
3 Tres cacerolas de hierro.
2 Dos cucharones.
1 Un colador.
2 Dos espumaderas.
1 Un juego de medidas para líquidos.
2 Dos ollas de hierro.
1 Una pava de hierro batido.
1 Una pala para carbon.
3 Tres sartenes de hierro.
2 Dos budineras.
31 Treinta y una banderas extrangeras.
4 Cuatro » Brasileras.
47 Cuarenta y siete » del Código nacional é internacional.
32 Treinta y dos gallardetones y distintivos.
1 Una bandera nacional.
6 Seis insignias.
1 Un Jack.
5 Cinco palas.
22 Veinte y dos gomas para válvulas surtidas.
2 Dos rodos de maquina.
1 Una barreta de »
1 Una geringa » »
3 Tres vidrios para ojos de buey.
3 Tres » » traga luces.
15 Quince » » faroles.
2 Dos embudos.

Octubre 4 de 1892.

Por órden de S.E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, se entregó al Batallon 9 de Infanteria:

123 Ciento veinte y tres Remington.
123 Ciento veinte y tres machetes bayoneta.

Digitized by Google

1 Una carabina Remington.
90 Noventa cananas.
90 Noventa cinturones.
90 Noventa chapas de iden.
90 Noventa porta-fusil.
90 Noventa talies.
11.000 Once mil cartuchos á bala.

Octubre 8 de 1892.

SE ENTREGÓ EN LA «DIVISION DE TORPEDOS»:

1 Un cuñete pólvora Q. f. 1. con peso de 50 kilos.

Octubre 12 de 1892.

AL «REGIMIENTO DE 3 DE ARTILLERIA LIGERA» SE ENTREGÓ:

1 Un armon con carro Nº 60, conteniendo:
5 Cinco espoletas de tiempo.
8 Ocho cargas de fogueo.
5 Cinco carteras de cuero con 20 granadas ordinarias.
3 Tres carteras de cuero con 12 granadas Shrapnel.
3 Tres granadas ordinarias.
3 Dos cajas de fierro, vacias.
1 Una » » madera »
1 Un armón y carro Nº 79, con:
5 Cinco carteras de cuero con 20 granadas ordinarias.
3 Tres carteras de cuero con 12 granadas de Shrapnel.
1 Una caja de madera.
1 Una » con 17 cabezas de espoletas.

Digitized by Google

1 Una caja con 17 cabezas de espoletas.
1 Una » » 12 » » »
23 Veinte y tres espoletas de tiempo.
25 Veinte y cinco granadas ordinarias.
25 Veinte y cinco » Shrapnel.
4. Cuatro cañones «Krupp» 7'5 con sus montajes correspondientes.

Octubre 14 de 1892

SE ENTREGÓ Á LOS «TALLERES DE MARINA»:

27 Veinte y siete colchonetas.
12 Doce almohadas
} de la Cañonera «Uruguay»

Octubre 31 de 1892.

SE ENTREGÓ AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

9 Nueve cajones fusiles Remington.
6 Seis » cartuchos á bala.
3 Tres rewolvers, que tenían en depósito.

Noviembre 8 de 1892.

SE ENTREGÓ AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA LIGERA»:

2 Dos cañones Whitworth de 4 ½ c/m. montados sobre cureñas de rodaje.
18 Diez y ocho balas rasas
1 Un tarro de metralla
22 Veinte y dos cargas
} para cañon Whitworth de 4 ½ c/m.

Digitized by Google

Noviembre 16 de 1892.

Se entregó á los «Talleres de Marina»:

1 Una tira cabo cañamo alquitranado de 78m, 7 cm de mina.
1 Una tira cabo cañamo alquitranado de 58m, por 9 cm de mina.
1 Un calabrote cañamo alquitranado de 240m, 17 cm de mina.

Diciembre 7 de 1892.

Se entregó á los «Talleres de Marina», lo siguiente:

1 Una cafera.
1 Una tetera.
1 Una azucarera.
1 Un palillero.
1 Una lechera.
1 Un cucharon Elkington.
11 Once cuchillos de mesa.
12 Doce » de postre.
1 Un cucharon para salsa.
1 Una tenaza para azucar.
1 Una cuchara para guiso.
9 Nueve » Elkington.
7 Siete cucharitas para café.
10 Diez tenedores.
2 Dos botellones para agua.
2 Dos » » licor.
1 Una bandeja Elkington.
2 Dos cucharones de metal.
4 Cuatro cuchillos cabo blanco.
9 Nueve aros de marfil para servilleta
2 Dos estanques para agua.

Digitized by Google

1 Un estuche con (1) un juego de cubierto para pescado.
2 Dos ruedas de cureña para cañon Krupp.

Diciembre 7 de 1892.

SE ENTREGÓ Á LA BOMBARDERA «BERMEJO», LO SIGUIENTE:

1 Una trinquetilla.
1 Una cangreja mayor.
1 Una » trinquete.

Diciembre 30 de 1893.

SE ENTREGÓ Á LA BOMBARDERA «BERMEJO», LO SIGUIENTE:

3 Tres porta-cartuchos.
2 Dos zorras para trasporte de proyectiles.
2 Dos manubrios para idem.
2 Dos porta-bala.
1 Una cabeza de atacador hidráulico.
1 Una caja de hierro con varios.
26 Veinte y seis porta-fusil.
24 Veinte y cuatro escobillones.
24 Veinte y cuatro fundas para Remington.
1 Un larguero.
1 Dos brazas de velacho.
1 Un cuadernal de 3 ojos.
1 Un » » 4 ojos.
1 Una pasteca.
1 Un andarivel.
2 Dos juegos de faroles de navegacion.
2 Dos bombillas.
5 Cinco faroles de mámparo.

Digitized by Google

4 Cuatro candilejos.
7 Siete bombas para bombillas.
3 Tres corta-hierro.
1 Un soldador.
3 Tres martillos.
3 Tres tenazas.
2 Dos cajas con un juego de terraja cada una
2 Dos estachas.
1 Una corneta sin boquilla.
1 Un gato de tornillo.
2 Dos boyas.
1 Un anclote de 83 kilos.
1 Un » » 20 »
7 Siete grilletes.
2 Dos id con cadena.
2 Dos id y uno para cuello (de castigo)
2 Dos cacerolas.
2 Dos ollas.
10 Diez cuadernales (surt).
8 Ocho motones (idem).
3 Tres fuentones para gaveta.
1 Una budinera.
5 Cinco cucharones.
13 Trece guarda-cabos de bronce.
2 Dos ganchos de tijera.
3 Tres mesas } para marineros.
6 Seis bancos }
2 Dos bombas para lámpara.
1 Una bandera «sustituta».
2 Dos palas.
6 Seis baldes de cuero.
3 Tres fajas para bote.
1 Una candeleja de bronce.
2 Dos cuadernales de gata.
4 Cuatro defensas.
2 Dos cuadernales de 2 ojos.
1 Un grampin.
1 Un rollo de cabo alambre con peso de 72½ kilos.

Digitized by Google

4 Cuatro granadas Palliser.
4 Cuatro » ordinarias.
4 Cuatro » prolongadas.
4 Cuatro tarros de metralla.
8 Ocho cargas de 1ª para cañon Armstrong, de 28 c/m.
8 Ocho cargas de 2ª para cañon Armstrong, de 28 c/m.
20 Veinte estopines de friccion.
6 Seis espoletas Boxer.
6 Seis » de percusion.
24 Veinte y cuatro destornilladores para fusil Remington.
3000 Tres mil tiros á bala Remington.
60 Sesenta grillas para hornalla.

Enero 16 de 1893.

SE ENTREGÓ Á LA BOMBARDERA «CONSTITUCION» EL SIGUIENTE MATERIAL QUE TENÍA EN DEPÓSITO.

4 Cuatro granadas ordinarias.
3 Tres » Shrapnel.
3 Tres » Palliser.
8 Ocho cargas de 1ª para cañon Armstrong, de 28 c/m.
8 Ocho cargas de 2ª para cañon Armstrong, de 28 c/m.
6 Seis cargas internas para granadas ordinarias.
6 Seis » » » » de segmento.
3.000 Tres mil cartuchos á bala Remington.
20 Veinte fusiles Remington.
20 Veinte machetes-bayoneta.
20 Veinte talies.
20 Veinte cananas.
20 Veinte cinturones.
20 Veinte porta-fusiles.

Digitized by Google

2 Dos armeros de madera.
3 Tres espeques herrados.
2 Dos » sin uña.
1 Una palanca de direccion con ruedas.
2 Dos zorras para proyectiles, completas.
1 Una rueda para iden.
1 Un gato de tornillo.
1 Una cabeza de bronce para atacador hidráulico.
6 Seis porta-cartucho.
2 Dos zoquetes de escobillon.
2 Dos ante-cabeza para atacador hidráulico.
2 Dos llaves para espoleta.
2 Dos porta-bala.
1 Un » »
10 Diez fundas para fusil Remington.
1 Una corneta.
24 Veinte y cuatro estopines de friccion.
6 Seis espoletas de percusion.
6 Seis » de tiempo.
1 Una aceitera metal Elkington.
1 Un estuche con 11 aros para servilleta.
11 Once aros madera para idem.
1 Un porta-cubierto Elkington.
5 Cinco » de vidrio.
3 Tres azucareras.
2 Dos lecheras.
1 Un palillero de metal.
2 Dos botellones para agua.
1 Un » » vino.
1 Un » » licor.
3 Tres pinzas para azucar.
1 Una mantequera.
2 Dos bandejas de metal.
10 Diez fuentes de loza.
10 Diez hueveros.
5 Cinco rabaneras.
9 Nueve copas para agua.
7 Siete » » oporto.

Digitized by Google

9 Nueve copas para vino.
5 Cinco » » licor.
4 Cuatro » » Chateau-Margaux.
5 Cinco vasos para cerveza.
26 Veinte y seis platos soperos.
40 Cuarenta » playos.
17 Diez y siete » postre
8 Ocho saleros de cristal.
4 Cuatro tazas con plato para té.
1 Una guisera de loza.
1 Una dulcera.
1 Un cubiertero.
4 Cuatro cafeteras.
4 Cuatro teteras.
2 Dos cucharones.
1 Una carpeta de madera, para fuente.
2 Dos cucharas para salsa.
1 Un estuche con un juego de cubierto para pescado.
2 Dos composteras.
1 Una cuchara para guiso.
1 Una frutera.
7 Siete cacerolas.
2 Dos budineras.
5 Cinco sartenes.
2 Dos morteros de piedra.
1 Una espumadera.
4 Cuatro cucharones.
1 Una olla.
1 Un molinillo para café.
1 Una balanza con nueve pesas.
1 Un serrucho con tres hojas de repuesto.
1 Un anclote de 125 Kilos.
1 Un » » 30 »
1 Un grampin.
1 Un lote de argollas para bolina de coy.
1 Una corredera de barquilla.
1 Un trozo de cadena.
1 Una tira cabo de 48^{m} × 11 c^{ts} de mina.

8* Digitized by Google

[illegible] camarote
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] nacional.
[illegible] inter-
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible]
[illegible] grilletes
[illegible] palas para carbón.
[illegible] palas [illegible]
[illegible] campana
[illegible] de carpintero.
[illegible] jarras de latón.
[illegible] para hélice.
[illegible]
[illegible] para agua.
[illegible] camino de alfombra.
Cuatro alfombras para camarote.
[illegible] pedazos de » »
[illegible] carpetas de género, floreadas
Una lámpara.
Una bomba para lámpara.
Cuatro vidrios para ojos de buey
Cuatro alfombras de cámara.
Un [illegible]ómetro.

Digitized by Google

1 Un aparato para sacar diágramas, le faltan cinco elásticos.
1 Una pava para aceite.
1 Una geringa de máquina.
5 Cinco rollos manguera de goma.
337 Trescientos treinta y siete prensa estopa para tubos de condensador.
30 Treinta tubos de vidrio para nivel de agua.
5 Cinco candeleros de bronce, para foguista.
6 Seis » » laton » »
4 Cuatro aceiteras de cobre.
3 Tres » de lata.
2 Dos » de laton.
15 Quince resortes para piston.
23 Veinte y tres gomas para válvulas, grandes.
18 Diez y ocho » » » chicas.
5 Cinco resortes espirales.
35 Treinta y cinco hilos metal patente.
39 Treinta y nueve grillos.
4 Cuatro atravezaños para grillos.
3 Tres cajas con un juego de terraja cada una.
1 Una terraja de plato, rota.
3 Tres compases de diámetro, chicos.
1 Un » » » grande.
1 Un » » punta.
2 Dos tijeras de cortar lata.
1 Una máquina de taladrar.
1 Una catraca.
1 Una máquina de taladrar, de pié incompleta.
1 Una escuadra de ajustar.
1 Un alicate.
62 Sesenta y dos herramientas, surtidas.
10 Diez tenazas.
3 Tres estampas con mango.
1 Un torno de mano.
3 Tres martillos de fragua.
8 Ocho pares de cojinetes.
2 Dos martillos de remachar.
1 Una maza con mango.

Digitized by Google

2 Dos juegos de faroles de situacion.
6 Seis faroles de mámparo.
3 Tres » » » mal estado.
1 Una bombilla de bronce.
1 Una linterna sorda.
1 Un bote de armazones para bombilla.
5 Cinco bombas para bombillas.
1 Una » » candelero.
3 Tres vidrios para faroles de situacion.
13 Trece » » » (viselados.)
16 Diez y seis » » (nuevos.)
6 Seis » » » (gruesos.)
2 Dos faroles de máquina.
2 Dos » » » sin vidrios.
2 Dos » de mano.
13 Trece cortinas para camarote.
1 Un grillete con dos cadenas para los piés.
5 Cinco tesores.

Enero 21 de 1893.

SE ENTREGÓ AL «REGIMIENTO 3º DE ARTILLERIA», EL SIGUIENTE MATERIAL QUE TENÍA EN DEPÓSITO:

42 Cuarenta y dos tambores con carga Krupp.
31 Treinta y uno cajones con carga Krupp.
1 Un cuñete con idem y pólvora suelta.
3 Tres jarras con idem.
36 Treinta y seis cjs. con granadas Krupp de 7'5.
32 Treinta y dos » (suelta).
4 Cuatro cajones con correaje.
1 Un cajon con rewolvers.
2 Dos cajones con chapas de cinturon.
7 Siete cajones con cartuchos metálicos.
8 Ocho cajones con espoletas.
16 Diez y seis carteras de cuero (vacias.)
67 Sesenta y siete cajones con cartuchos á bala

Digitized by Google

1 Un cajon con sables.
3 Tres cajones varios.
2 Dos bultos varios.
70 Setenta fusiles, carabinas y tercerolas inútiles.
1 Un armón con carro.

Enero 31 de 1893.

SE ENTREGÓ CON DESTINO Á LA BATERIA «INDEPENDENCIA»

3 Tres cañones Krupp de 8 c/m Nº 7, 8 y 9 con sus correspondientes montajes.
3 Tres alzas.
3 Tres tornillos de presion.
3 Tres puntos de mira.
3 Tres escobillones.
3 Tres escoperos.
3 Tres cubos de cuero.
3 Tres tarros para aceite.
3 Tres tarros para vaselina.
15 Quince llaves para espoletas y granadas.
3 Tres tapa-boca.
3 Tres carros armones.
3 Tres estopineras.
3 Tres espoleteras.
6 Seis bolsas para municion.
3 Tres cajas para granadas.
3 Tres tira-flictor.
3 Tres punzones.
3 Tres saca-bala.
3 Tres atacadores.

Febrero 12 de 1893.

SE EMBARCÓ ABORDO DE LA BOMBARDERA «REPÚBLICA»

75 Setenta y cinco cajones fusiles Remington.
25 Veinte y cinco » carabinas Remington.

Digitized by Google

189 Ciento ochenta y nueve cajones cartuchos á bala.

Febrero 22 de 1893.

SE ENTREGÓ Á LOS «TALLERES DE MARINA» LO SIGUIENTE:

1 Un guinche á vapor, con planchas de fierro.
2 Dos hélices, del ex-Fulminante.
1 Un eje para hélices, del ex-Fulminante.
1 Una ancla de patente del ex-Fulminante (sin sepo.)
3 Tres tubos condensadores.
1 Una tapa de cilindro.
2 Dos tanques para agua.
2 Dos medios arcos de fierro, grandes.

Febrero 23 de 1893.

POR ÓRDEN DE S. E. EL SEÑOR MINISTRO DE GUERRA Y MARINA, SE ENTREGÓ AL BATALLON 9 DE INFANTERIA DE LÍNEA, LO SIGUIENTE:

40 Cuarenta cananas.
40 Cuarenta cinturones.
40 Cuarenta chapas para cinturones.
40 Cuarenta porta-fusil.
40 Cuarenta porta-machete.

Zárate, Marzo 15 de 1893.

FEDERICO CROVETTO.

Digitized by Google

SECCION TÉCNICA

TRABAJOS DE MAQUINARIA Y CARPINTERIA PRACTICADOS EN LOS TALLERES NACIONALES DE MARINA Y BUQUES DE LA ESCUADRA NACIONAL DESDE ENERO Á DICIEMBRE DE 1892 Y PRIMER TRIMESTRE DE 1893.

Digitized by Google

Digitized by Google

Rio Lujan, Mayo 25 de 1893.

Señor Director General de Talleres y Arsenal de Marina, Comodoro D. Ceferino Ramirez.

Tengo el honor de adjuntar á V. S. una relacion de los trabajos efectuados por los talleres durante el año 1892 y en el primer trimestre del 93.

No debo dejar pasar esta oportunidad para hacer conocer á V. S. las necesidades que se sienten en esta reparticion.

Como talleres navales carecen hasta de aquellos elementos mas rudimentales para poder ejecutar los trabajos con economia y prontitud.

El varadero por ejemplo; para sacar un buque fuera del agua, con el fin de hacerle las reparaciones que fueren necesarias, hay que valerse de los medios mas primitivos para efectuarlo, lo que significa pérdida de tiempo, poca seguridad y mayores gastos.

Seria necesario ensancharlo y colocarle un cabrestante poderoso á vapor; de manera que cualquier buque de nuestra Armada que entre al Rio Lujan pueda ser varado para hacerle las reparaciones precisas.

El costo de esta máquina seria cubierto con las economias de un año de las entradas á dique de estos buques.

Se siente tambien necesidad de un pescante á vapor en el muelle para ejecutar las operaciones de embarque y desembarque de materiales y piezas pesadas; pues para ello actualmente se emplea la fuerza de mano, que es un procedimiento lento y costoso. Un martillo á vapor de un tamaño mediano seria

Digitized by Google

muy útil por que evitaria la necesidad de emplear el trabajo manual que es lento y poco económico y sobre todo un establecimiento como este debe adquirir todos aquellos elementos que faciliten y activen el trabajo, tambien seria de gran necesidad una máquina de taladro giratoria, uno ó dos tornos chicos y una máquina de punzonear y cizallar de más poder que la que actualmente hay.

Dando impulso á la obra en construccion para herreria y fundicion; quedaran los talleres en mejores condiciones para ejecutar los trabajos, pues como V. S. lo sabe en el actual galpon de fundicion en mas de una vez un trabajo que ha precisado dias para ejecutarse y listo ya para recibir el metal caliente ha sido destruido por una de esas mareas que con frecuencia se ven en estos parajes.

Todos estos inconvenientes se evitarán una vez que el galpon nuevo esté terminado y no solamente eso, sinó que se podrá fundir mayor cantidad de metal á la vez.

Se siente tambien falta de depósitos para carbon, maderas, máquinas, cabulleria y demas artículos que con frecuencia se remiten de los buques á depósito.

Como el presupuesto de este año dá un personal para la construccion de velas, cabulleria, etc. Seria conveniente construir un local para este ramo. Mucha falta hace tambien una bomba de incendio que debe proveerse sin pérdida de tiempo.

Una vez terminada la obra del pozo semisurjente vendrá á llenar una de las necesidades sentidas desde un tiempo atrás.

No debo terminar sin hacer presente al Señor Director que uno de los mayores inconvenientes que hay para dar cumplimiento á las exijencias de un establecimiento técnico como este, es la falta de operarios competentes, pues es sumamente dificil encontrarlos.

Este es punto de suma preocupacion y recargo de

Digitized by Google

trabajo para quien los dirige y además la dificultad para saber con exactitud cuando una obra podrá ser terminada.

A. Parren.

Marzo, 26 de 1893

Elévese á la superioridad.

RAMIREZ.

Digitized by Google

Digitized by Google

RECAPITULACION

DE LOS TRABAJOS DE MAQUINARIA PRACTICADOS EN LOS TALLERES NACIONALES DE MARINA Y BUQUES DE LA ESCUADRA NACIONAL DESDE ENERO À DICIEMBRE DE 1892

Digitized by Google

Digitized by Google

TALLERES

ves para la casa de la Direccion; se
mientas para las fráguas, se hicieron
a casa de empleados. Se hizo un pito
del taller. Se tornearon los cojinetes
la correa del motor. Se arreglaron las
ciéndose chimeneas nuevas. Se hizo
para el motor de la fundicion. Se hizo
para uno de los tornos del taller. Se hi-
s de hierro para la armazon de madera
los empleados. Se hizo una chimenea
o de la fundicion del bronce. Se fundie-
piezas de bronce. Se hicieron pernos y
os, para el asta de bandera del estableci-
hicieron tornillos para válvula de descarga
nsador del motor. Se hizo una tapa para el
la fundicion. Se hicieron perchas para las
ntas de fragua en la herraria. Se hicieron
ra la bomba del aljibe. Se hicieron aceite-
el taller. Se arregló el gato hidráulico, ha-
algunas piezas nuevas. Se hicieron tornillos
adras de fierro para el armazon de la casa de
dos. Se hicieron portacrizoles para la fundi-
se construyeron algunas cajas de armas para la
ion. Se terraplenó el terreno frente á la Direc-

arregló una de las máquinas de agujerear. Se
eron ventanas para el edificio de empleados. Se
ieron reparaciones al condensador del motor. Se
regló la máquina de roscar. Se hicieron herra-
mentas para las máquinas del taller. Se hicieron sun-
chos para las bigotas del palo de la bandera. Se arre-
gló la máquina de fresar. Se fundieron grillas para el

Digitized by Google

motor de las calderas del taller. Se fundió una fuente para juego de agua del jardin de la casa de la Direccion. Se arregló uno de los tornos haciéndole varias piezas nuevas. Se arreglaron las válvulas de detencion del motor. Se hicieron composturas á la caldera del motor de la fundicion, colocándole grifos nuevos. Se hizo un juego de señales sistema Muscary.

Se arregló el motor del taller. Se fundió un condensador nuevo para el motor. Se hicieron carboneras para el carbon del establecimiento. Se construyó un pescante para el taller de Calderaria. Se colocó la trasmision para la máquina cepilladora de madera. Se desarmó el martinete á vapor, y se arreglaron las balanzas del establecimiento. Se fundieron poleas para la trasmision del taller. Se construyó una comporta para los desagües del establecimiento. Se colocó un ventilador nuevo en la herreria. Se pintó el depósito de herramientas. Se construyó un mármol para el taller.

Se construyeron carretillas para el servicio del establecimiento. Se arreglaron los tornos del banco del taller mecánico. Se hicieron válvulas de seguridad para las calderas. Se hicieron llaves para sujetar las paredes del edificio de la casa de empleados. Se hicieron caños para el ventilador. Se hicieron grampas para las cajas de armas de la fundicion. Se fundieron chapas para el piso de frente á las calderas del motor del taller. Se hizo un puente para la zanja en el paseo Victorica. Se arregló el nivel de agua de la caldera del motor, colocándole un grifo nuevo. Se hicieron martillos pará el uso del taller. Se construyó una bomba hidráulica. Se hicieron martillos grandes.

Se hicieron cojinetes para la máquina de roscar. Se fundieron bridas para el depósito. Se compuso un engranaje para el torno grande. Se colocó una máquina nueva para agujerear.

Digitized by Google

Se hizo una pieza nueva á la máquina de amortizar. Se arregló el aljibe. Se colocó una pieza al torno vertical.

Se hicieron algunas composturas á las calderas del motor del taller de fundicion. Se arregló la máquina de punzonear. Se arregló la bomba del motor. Se hizo una fragua para cobrero. Se arregló el pescante de la calderia; y se hicieron algunos tornillos para la trasmision. Se armó la piedra de esmerillar. Se fundieron algunas poleas para la trasmision. Se arreglaron algunas boyas. Se hizo el galpon de calderaria. Se construyó un galpon para el Motor de la fundicion. Un galpon nuevo, para la fundicion y herreria se empezó á construir.

Lancha á vapor «25 DE MAYO»

Se arregló el manómetro de la caldera, se hicieron soportes para los candeleros.

«CHACABUCO»

Se abrieron portalones á la cámara de los cadetes por ambos costados; habiendo tenido principio estos trabajos el año 1891. Se desarmó la cocina económica y se llevó á la casa donde se instaló la Escuela provisoriamente, mientras se hacian los trabajos á bordo. Se sacó todo el herraje de la cubierta, donde se debian construir las casillas para cocina y física. Se deshizo la casilla de cocina para convertirla en pañol de marineros. Se desmontó la máquina del guinche. Se arreglaron los portalones. Se colocaron las cocinas en la casilla nueva sobre cubierta. Se hicieron puertas á los portalones. Se arreglaron letrinas. Se armó el cabrestante. Se arregló el molinete.

Vapor «GAVIOTA»

Se fundió un bastidor de guinche á vapor, y se colocó en su sitio habiendo antes habido que desarmar

Digitized by Google

la máquina del dicho guinche, y hacer elásticos para los pistones, y se arregló un bote. Se hizo una corredera para el guinche. Se hicieron algunos tornillos para la máquina. Se hizo un collar para la excéntrica de la válvula de distribucion. Se sacó el buque. Se le colocaron elásticos á los pistones. Se arreglaron los muñones del soporte del cambio de marcha. Se fundieron grillas para las calderas. Se colocaron elásticos á los pistones de los cilindros de la máquina.

Se arreglaron los caños para el vapor del guinche y el movimiento del mismo. Se calafatearon las chapas del castillete de proa. Se tornearon los anillos de la excéntrica. Se arregló el depósito. Se hicieron puertas á la bodega. Se arregló un pescante.

Vapor trasporte « VILLARINO »

Se hicieron poleas para la cadena del timon. Entró al dique, se limpió el casco y se pintó. Se le sacaron las helices y los buges. Se arregló el timon. Se tornearon los buges de los ejes y se colocaron. Se le colocó una válvula sentina. Se arreglaron los pescantes y la cocina. Se colocaron ojos de buey. Se tornearon los pistones y prensa estopa de las bombas. Se arreglaron los grifos de descarga. Se colocaron estopores nuevos para las cadenas del ancla. Se colocaron elásticos á los pistones. Se fundieron grillas para las calderas. Se arregló el burro. Se arregló la lancha á vapor, fundiéronse doce grillas para las calderas. Se arregló la bomba de circulacion, colocándole piston nuevo. Se colocaron vidrios á los ojos de buey. Se arregló el burro. Se arreglaron algunos candeleros de la barandilla. Se arreglaron algunos tubos á las calderas. Se arregló la cocina. Se colocaron marcos de bronce á los ojos de buey. Se arregló la caja de humo de la lancha á vapor. Se arregló el molinete. Se colocaron válvulas de goma á la

Digitized by Google

válvula de circulacion. Se colocaron poleas al cabrestante.

Barca « USHUAIA »

Se hicieron sunchos para el palo mayor. Se hicieron pernos y guarda-cabos para el mismo palo. Se fundieron grillas.

Acorazado « EL PLATA »

Se hicieron dos soportes para las ametralladoras.

Se hicieron cojinetes para el eje cigüeña de la máquina, y se colocaron en sus sitios. Se hicieron herrajes para el timon del bote. Se dió principio á la construccion de los palos de hierro. Se hicieron cojinetes para las manivelas de la máquina. Se hicieron pernos, camcamos, y grilletes para el pié de gato del bote. Se tornearon los muñones de los pistones. Se colocaron cojinetes nuevos á la máquina. Se tornearon los ejes motores. Se desarmó el cabrestante, se arregló y se volvió á colocar. Se ajustaron las máquinas, y las bombas de mano, agrandando las manivelas. Se arregló la bitácora, sacándole abolladuras que tenia. Se ajustaron las excéntricas, de la máquina. Se arregló el freno del cabrestante. Se arreglaron las lámparas de la bitácora. Se arreglaron los ventiladores. Se construyó una caja para cubrir el cabrestante.

Vapor « TALITA »

Se fundió un cilindro.

ISLA DE MARTIN GARCIA

Se hicieron unos piñones para cañones de bateria

Digitized by Google

Torpedera « ROSALES »

Se trabajó para desaboyar una endidura en el casco á popa. Se hicieron elásticos para los pistones de los cilindros de la máquina. Se colocaron algunos tornillos á los cilindros. Se hicieron algunas composturas al guinche á vapor, y se fundieron grillas para las calderas. Se tornearon los cojinetes de las manivelas y se fundieron otras de repuesto. Se arreglaron las tapas de los tubos lanza-torpedos de proa. Se hicieron dos cojinetes para la máquina. Se arregló el cabrestante. Se hicieron varias llaves para la máquina. Se arregló la escalera real, colocándole visagras nuevas. Se fundieron cuatros grifos para la descarga de agua de la superficie. Se arregló la bomba á mano de cubierta. Se arregló la barandilla. Se hizo una prensa estopa.

Torpedera « ARIETE MAIPÚ »

Se hizo un galápago para el cañon, y algunos tornillos y pernos para el mismo. Se construyó un galápago.

Trasporte « AZOPARDO »

Se fundieron grillas para las calderas. Se le colocó un grifo á la caldera. Se continuan los trabajos.

Acorazado « LOS ANDES »

Se arregló la estanteria de la Santa Bárbara. Se fundieron soportes para la estanteria de la misma. Se arreglaron las puertas de las calderas.

DIVISION TORPEDOS

Se fundieron soportes para las anguillas. Se fundieron seis tornillos de acero, seis de bronce y seis

Digitized by Google

tapa-tubos patente. Se fundieron doscientas grillas. Se construyeron cuatro cojinetes sigüeñales. Se construyó una rueda de engranaje para el cabrestante. Se fundieron collares para excéntricas.

CUTTER «SANTA CRUZ»

Se arregló la bomba.

ARSENAL DE ZARATE

Se hizo un pararayo, con todos sus accesorios para el polvorin, y se colocó en su sitio.

VAPOR AVISO «ARGENTINO»

Se arregló la cocina.

CABO SAN ANTONIO

Se construyó una casilla para el observatorio astronómico

ESTADO MAYOR DE MARINA

Se hizo un juego completo de señales nocturnas sistema *Muscary*.

CAÑONERA «BERMEJO»

Se sacaron los tubos á las calderas. Se desarmó el cabrestante. Se fundió un engranaje para el eje del timon y se le colocó. Se hizo un vástago para la válvula de distribucion. Se arreglaron los candeleros del toldo. Se hicieron soportes para el timon, y tuercas para el vástago de la válvula de distribucion. Se colocaron los tubos á las calderas, ajustándole á

Digitized by Google

las calderas con la máquina de dilatar. Se colocaron chapas sobre el castillete á proa. Se fundieron puertas para las calderas. Se colocó un pito nuevo. Se colocaron tuercas nuevas á los tubos estais. Se arreglaron los ojos de buey. Se desarmó el cabrestante, ajustándole algunas piezas. Se arreglaron las letrinas. Se arreglaron las corna musas. Se arregló la casilla de la letrina. Se colocó un grifo nuevo á la bomba de alimentacion. Se hizo una casilla para depósito de faroles. Se hizo una válvula de aspiracion de la sentina. Se colocó un caño de plomo del burro á la sentina. Se torneo el eje del cabrestante. Se agujerearon los vaus para colocar la cubierta nueva. Se torneo el cilindro de la máquina á vapor del timon. Se colocaron grifos á los caños de la bomba de alimentacion dándole comunicacion á la sentina. Se hicieron sunchos, para el palo mayor. Se torneó el de la máquina del timon, y algunas piezas correspondientes á la misma. Se ajustó el cuadrante del sector. Se arregló la caja de una de las calderas. Se colocaron buges al soporte del timon. Se hicieron tapas de registro á las calderas, y visagras para las puertas de la cocina. Se hizo una escalera real, y un pescante de hierro para la misma. Se hizo una chimenea para la cocina. Se hicieron dos pescantes para los botes. Se colocaron sunchos, al palo. Se arreglaron los grifos de fondo. Se colocaron hélices nuevas. Se puso el buque en el dique seco de S. Fernando. Se tornearon los buges de los ejes y se ajustaron. Se colocaron rejillas exteriormente á los grifos de fondo. Se construyó un depósito para agua en la cocina. Se arregló el telégrafo. Se arregló el atacador hidráulico. Se arregló un ventilador. Se le colocaron estopores nuevos.

« PILCOMAYO »

Se construyeron para fuegos en las puertas de las calderas, se hizo un soporte para el palo trinquete.

Digitized by Google

Se desarmó la máquina del timon y se arregló. Se arreglaron los ojos de buey. Se arregló la bomba de de cubierta. Se hicieron algunos tornillos para cubierta. Se arregló el telégrafo. Se arregló la bomba de mano. Se arreglaron los candeleros de la varandilla. Se colocó chimenea nueva á la cocina. Se hizo una chimenea nueva para las calderas. Se arregló la caña del timon. Se torneó el eje sigüeñal de la bomba de incendio. Se arregló el engranaje de la plataforma del cañon. Se colocaron pástecas, y guarda-cabos. Se arregló el manómetro de la caldera. Se colocaron escobenes para la caldera.

« ESPORA »

Se colocó un cojinete á la tapa del tubo lanza torpedos. Se colocaron algunos tornillos á la máquina. Se arregló el cabrestante, colocándole una manija nueva, y varios tornillos al freno. Se hicieron algunos tornillos para sacar el piston del arbol, por encontrarse sumamente ajustado. Se arregló la máquina del cabrestante. Se hicieron grilletes para los pasamanos.

« CONSTITUCION »

Se arregló el pito, colocándole una válvula nueva. Se colocó tambien una vávula nueva á la de seguridad.

« ALMIRANTE BROWN »

Se fundieron grillas para las calderas. Se hicieron soportes para el pescante.

Lancha « VICTORIA »

Se arregló la máquina y la hornalla de las calderas, y se fundieron grillas para las calderas.

Digitized by Google

CAÑONERA « URUGUAY »

Se arregló la bomba de cubierta. Se sacaron los depósitos de agua y se compusieron. Se arreglaron algunos grilletes de cadena. Se arregló la bomba de mano de los aljibes. Se arreglaron los candeleros de los pasa-manos. Se arreglaron los corna-musas, de los pescantes. Se construyeron escuadras para las batayolas. Se hizo el pié para rueda del timon. Se sacaron los pescantes del bote colocándolos más á popa. Se construyeron arcos para las batayolas. Se fundieron engranajes para las ruedas del timon. Se fundió una plancha para la cocina. Se arregló el piston del cilindro de alta presion. Se colocaron ojos de buey. Se arreglaron los soportes del puente de mano. Se construyeron candeleros para el puente de mano. Se hizo un tambor para la cadena del timon. Se le colocó piston á la bomba de cubierta. Se arreglaron las bigotas.

« VIGILANTE »

Se arreglaron los tubos á las calderas. Se arreglaron los pistones á los cilindros.

TORPEDERA «MURATURE»

Se compuso un rumbo á proa.

TALLERES DEL CHACO

Se hizo un piston, una tapa de cilindro. y dos engranajes.

Digitized by Google

«DRAGA»

Se hizo una reparacion general á la máquina, como tambien á las calderas, cambiándosele algunos tubos.

LANCHITA «ROMUALES»

Se construyó una caldera, se colocó la máquina y cañeria correspondiente.

Digitized by Google

Digitized by Google

TRABAJOS DE CARPINTERIA

EJECUTADOS EN DIFERENTES BUQUES DE LA ARMADA ARGENTINA—ENERO Á DICIEMBRE DE 1892.

Digitized by Google

Digitized by Google

Enero á Diciembre de 1892

Barca Nacional « LA PAZ »

Se calafateó la toldilla de popa y proa, el castillete y toda la cubierta. Se cambiaron algunas tablas de la cubierta y se taparon algunos rumbos en el casco.

Se arregló la lumbrera de la cámara del Comandante. Se arreglaron las ventanillas de la cámara de Oficiales, y las del sollado. Se colocaron tres enterados á las escotillas de cubierta. Se cambiaron las cuatro bitas.

Vapor « GAVIOTA »

Se calafateó la cubierta.

ZÁRATE

Se hicieron reparaciones en algunos galpones del Arsenal.

« BERMEJO »

Se hizo cubierta nueva, se calafateó, y se arregló la plata-forma del cañon, se arreglaron los rieles para zorra auxiliar del cañon.

Se colocó un palo mayor nuevo. Se hicieron dos

Digitized by Google

tangones. Se arreglaron los tambuchos del sollado, y los de la cámara de Oficiales.

Se hizo una escalera real. Se cambiaron los inodoros á la letrina. Se hizo un pañol para herramientas de máquina.

Se hizo un cajon para herramientas. Se construyó un chinchorro.

« PILCOMAYO »

Se cambió la cubierta. Se arregló la plata-forma del cañon. Se calafateó la cubierta. Se cambió el cinton exterior é interior de popa.

Se hizo un enjaretado nuevo para la plata-forma del telégrafo. Se hicieron dos tangones y dos porta faroles. Se cambió la base de la bomba de cubierta.

Se arregló la letrina de Oficiales, cambiándole asiento é inodoro. Se cambió el piso y parte del forro al pañol de proyectiles y despensa.

En el sollado se cambió el piso, el forro y las cuchetas. A la Santa Bárbara, se arregló el piso, se cambió el forro de los ante-pañoles. En la cámara de Oficiales se cambiaron visagras, y cerraduras á las puertas. En la cámara del Comandante se arregló el piso, se cambió el forro y se pintó.

« CONSTITUCION »

Se cambió la cubierta. Se hicieron dos tapas para los tambuchos. Se calafateó el puente.

Se arreglaron las letrinas de los Oficiales. Se arregló la cocina. Se hicieron dos porta-faroles. Se recorrieron las tapas de las escotillas. Se cambió la escalera del castillete.

Se levantó y puso techo á la letrina de marineros.

Se compusieron los botes y se hizo un chinchorro. Se hizo un enjaretado para el piso del pañol de vela. Se cerraron los costados con tela metálica.

Digitized by Google

Se cambiaron los cuarteles del pañol del Contramaestre. se cambió todo el piso de la sentina del pañol de despensa.

Se recorrió el piso de la despensa. Se hizo la estanteria en la Santa Bárbara para las jarras. se cubrió de plomo el piso, componiendo tambien el plomo del piso del antepañol, Se recorrió el plomo de las carboneras.

Vapor « ARGENTINO »

Se sacó al Varadero.

Barca « USHUAIA »

Se construyó una enfermeria en el sollado para los marineros y se le colocaron veinte cuchetas.

Se construyó un molinete y tambien un bote.

Cañonera « URUGUAY »

Se cambió el taco á la bomba de cubierta. Se hicieron las batayolas. Se construyó un puente nuevo. Se calafateó la cubierta. Se hizo un enjaretado nuevo á la popa.

Se arreglaron las taquillas para banderas. Se recorrió la obra muerta. Se hizo una escalera al sollado de marineros, y otra para el pañol, para el destino de proyectiles. Se hicieron estantes para pertrechos de artilleria. Se construyen envases para líquidos. Se arregló la letrina de marineros. Se construyen cuatro botes. Se hizo un palo mesana. Se hizo una escalera para el puente y una escalera real. Se arregló el tambucho de los marineros. Se hicieron doce cajonadas en el sollado y una escalera para el cuarto de víveres. Se lustraron todos los muebles y se hizo un escritorio de cedro. Se arregló la reposteria.

Digitized by Google

Se forraron las carboneras. Se hizo el piso bajo las calderas.

Trasporte « VILLARINO »

Se hicieron dos botes y se arregló el casco de la lancha á vapor.

Vapor « ARGENTINO »

Se arregló la Cámara del comandante. Se calafateó el puente, cambiándole algunas tablas. Se colocó el piso al puente de mano. Se arregló el tambucho de la cámara.

Vapor « GAVIOTA »

Entró el buque al baradero.

Cutter « BAHIA BLANCA »

Se calafateó la cubierta y se recorrieron las costuras del casco arriba de la línea de flotacion. Se arregló la escalera para bajar á la cámara. Se hicieron dos cajonadas y una puerta. Se arregló el tambucho del sollado y se cambió el piso de éste, como tambien el del castillete.

Se hizo un palo y botalon nuevo.

Vapor « AZOPARDO »

En reparacion.

Digitized by Google

TRABAJOS DE MECÁNICA

PRACTICADOS EN LOS TALLERES NACIONALES DE MARINA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, EN EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO 1893

Digitized by Google

Digitized by Google

ENERO DE 1893

Cañonera « URUGUAY »

Continuan las reparaciones.

Se hicieron tapones para los tubos de las calderas; y un cuadrante para el timon. Se hicieron herrajes para los botes. Se construyeron roldanas y ruletes á los guardines del timon.

Cutter « DON GONZALO »

Se hicieron sunchos para el palo mastelero.

Vapor « GAVIOTA »

Entró nuevamente en reparacion. Se desmontó el guinche. Se sacó el grifo de fondo de calderas, y se colocó un kingston. Se colocaron bronces nuevos á las bielas. Se le colocó un bastidor nuevo al guinche de próa. Se ajustaron las zapatas á las correderas de la máquina. Se arregló la válvula de cuello. Se arregló el sintón de próa. Se colocaron elásticos á los pistones. Se colocó un refuerzo de hierro al castillete de próa.

Caza torpedera « ESPORA »

Ajustarónse las zapatas y las correderas. Se hicieron sunchos, para el piston. Se construyó una tapa de cilindro.

Digitized by Google

TALLERES

Se construyó el baño en la casilla de empleados. Se continuan los trabajos del galpon nuevo para la fundicion y herreria. Se compuso la grua del taller poniéndole un refuerzo. Se dió principio á la colocacion de la base para el depósito de agua de los talleres.

LANCHA Á VAPOR « LUJANERA »

Se hicieron reparaciones á la máquina y caldera. Se fundieron lingotes para lastre. Se hicieron grifos para las comunicaciones.

BOMBARDERA « REPÚBLICA »

Se fundió un escoben.

BARCA « USHUAIA »

Se construyeron chavetas para el molinete y sunchos para el mastelero. Se fundieron piezas para el molinete y se construyeron tornillos para el mismo.

Digitized by Google

FEBRERO DE 1893

TALLERES

Continúan los trabajos anteriormente referidos.

Bombardera « REPÚBLICA »

Se le construyó un modelo para el escoben de babor.

Bombardera « PILCOMAYO »

Se le colocaron hélices nuevas.

Cañonera « URUGUAY »

En esta Cañonera se continuan los trabajos para su terminacion.

Vapor « AZOPARDO »

Se dieron principio á las reparaciones de la maquina, molinete y guinches.

Crucero « LIBERTAD »

Se construyeron algunas piezas para los cañones, hallándose en construccion un mashon para el cabrestante.

Digitized by Google

Vapor « VIGILANTE »

Se sacaron las calderas, y desarmó la máquina.

Cutter « BAHIA BLANCA »

Se arreglaron los candeleros de la varandilla.

Acorazado « EL PLATA »

Se prepara la cubierta para colocar las calderas nuevas.

Digitized by Google

Obras de Carpinteria

DEL 1er TRIMESTRE DE 1893

TALLERES

Se arreglaron herramientas y algunos bancos. Se hicieron picaderos, se construyeron mesas, para las Oficinas. Se arregló la casilla para la cocina.

CAÑONERA « URUGUAY »

Se macilló la obra muerta, se lustran los muebles de la cámara del Comandante. Se colocó la escalera de la puente de mano. Se colocó la barandilla del mismo. Se construye un bote. Se calafateó, siguiéndose los trabajos de reparacion.

VAPOR « GAVIOTA »

Se arregló el castillete, se colocó un timon al bote.

LANCHA Á VAPOR « LUJANERA »

Se siguen los trabajos del arreglo del casco.

VAPOR « AZOPARDO »

Se continuan los trabajos de reparacion.

Digitized by Google

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

SECCION DE CONTABILIDAD

MEMORIA ESTADÍSTICA DE 1892—1893

Digitized by Google

Digitized by Google

TALLERES DE MARINA
SECCION DE CONTABILIDAD

Rio Lujan, Mayo 29 de 1893.

Al Sr. Director General de Arsenales y Talleres de Marina, Comodoro Don Ceferino Ramirez.

Dando cumplimiento á lo ordenado por V. S., tengo el honor de elevar á V. S. el adjunto trabajo estadístico de la Seccion á mi cargo que comprende el movimiento administrativo-económico de los Talleres de Marina durante el año ppdo. y parte del corriente.

Por los cuadros que acompaño se impondrá V. S. de la marcha progresiva de la Reparticion á su digno cargo y si bien notará V. S. que algunas de las informaciones son incompletas, ello es debido á la falta de antecedentes para la Estadística, por cuyo motivo se esboza en parte la labor del año.

Dios guarde á V. S.

Tristan Rodriguez Lima.

Marzo 29 de 1893.

Elévese á la Superioridad.

RAMIREZ.

Digitized by Google

TALLERES NACIONALE

CUADRO demostrativo de los presupuestos de reparacio

Fecha de los Presupuestos	Buques y Reparticiones	CLASE DE TRABAJO	Dias á emplear	Carpinteros	JORNAL menor	JORNAL mayor	Mecánicos
Enero.... 9	Barca La Paz.	Composturas generales...	20	10	2.—	3.80	
» 12	Est. Torpedos..	Construccion coginetes...	15	—	—	—	
» »	Maypú.....	Idem 1 galápago.....	3	—	—	—	
» 27	Gaviota.....	Calafateo cubierta.....	7	4	2.80	4.—	
» 29	Est. Torpedos..	Fundicion grillos.....	4	—	—	—	
» 30	Arsenal Zárate.	Reparacion galpones.....	30	6	2.—	3.—	
Febrero... 4	Bermejo.....	Composturas generales...	35	12	2.—	3.70	
» »	Pilcomayo.....	Idem idem.....	40	14	2.—	3.60	
» »	Constitucion...	Idem idem.....	40	12	3.—	4.—	
» 12	Estado Mayor.	Constcion. aparatos señales	12	—	—	3.50	
» 27	Paraná.....	Calafateo cubierta.....	24	8	—	4.—	
Marzo.... 5	Estado Mayor..	Construccion 1 casilla....	8	6	2.—	3.—	
» 24	Argentino.....	Vararlo, rascarlo, etc....	14	9	2.—	3.50	
» 30	Alte. Brown...	Construccion grillas.....	25	—	—	—	
» »	Barca Ushuaia.	Reparaciones varias.....	18	8	2.—	4.—	
» 31	La Argentina..	Idem generales.....	60	15	3.—	4.—	
Abril..... 1.°	Espora.....	Rascar casco, etc.....	6	11	3.—	4.—	
» »	Rosales.....	Idem idem.....	6	11	3.—	4.—	
» 12	Alte. Brown...	Arreglar una red.....	13	—	—	—	
» 14	Uruguay.....	Reparaciones generales. .	—	20	2.—	4.50	
» 21	Villarino.....	Compostura ojos de buey.	—	3	—	3.80	
» 23	Talleres.....	Construccion un galpón..	90	8	2.—	3.50	
Mayo..... 28	Alte. Brown...	Idem piezas pescante....	15	—	—	—	
» 31	Maypú.....	Idem una escala real.....	9	4	—	3.50	
» »	Idem.....	Arreglar letrinas.....	7	8	2.—	3.50	
Junio..... 1°	Espora y Rosales	Constcion. piezas máquinas	25	—	—	—	
» 3	Barca La Paz..	Cambiar forro, etc.....	22	24	2.50	4	
» 10	Uruguay.....	Reparaciones varias.....	60	—	—	—	
» 21	Bermejo.....	Cambio buges.....	4	8	—	2.20	
Mayo..... 31	Uruguay.....	Reparaciones generales..	45	15	2.—	3.50	
Julio..... 8	Los Andes....	Construccion palos, etc...	120	—	—	—	
» »	Teuco.....	Idem grillas.....	10	—	—	—	

Digitized by Google

MARINA

NÚMERO 1.

erales, formulados por los Talleres de Marina, durante el año 1892.

JORNAL por mayor	Total de operarios	MATERIALES	IMPORTES Jornales	IMPORTES Dique	TOTALES	OBSERVACIONES
3.60	15	417.60	945.—	—	1342.60	Reparaciones efectdas.
3.75	6	111.50	89.67	—	201.17	» »
4.50	7	13.75	58.55	—	52.30	» »
—	4	75.—	110.—	—	185.—	» »
3.75	10	53.50	44.20	—	97.70	» »
—	6	748.38	186.—	—	934.38	» »
4.—	18	2793.20	1360.50	2584.89	6738.59	» »
4.—	21	3536.50	1501.—	2584.89	7622.39	» »
3.50	18	3991.—	1284.—	2584.89	7859.89	» »
3.50	5	59.25	126.—	—	185.25	» »
—	8	572.30	768.—	—	1340.30	A resolucion superior.
3.50	8	313.14	90.50	—	403.64	Trabajo ejecutado.
—	9	193.80	207.—	—	400.80	» »
3.80	4	194.80	50.—	—	244.80	» »
—	8	563.30	336.—	—	899.30	En ejecucion.
4.50	30	4945.30	2645.—	—	7590.30	A resolucion superior.
3.50	16	3444.83	658.—	—	4102.83	En ejecucion.
3.50	16	3444.83	658.—	—	4102.83	Trabajo ejecdo en parte.
3.50	5	5.—	123.60	—	128.60	» » »
4.—	30	4735.66	2449.—	—	7184.66	En ejecucion.
4.—	5	187.50	—	—	187.50	Trabajo ejecutado.
4.—	13	7431.50	2290.—	—	9721.50	» »
3.50	5	118.—	115.80	—	233.80	» »
—	4	42.—	126.—	—	168.—	En proyecto.
4.—	10	586.91	217.50	—	804.41	»
4.—	7	137.40	296.—	—	433.40	Trabajo ejecutado.
—	24	1317.30	1496.—	—	2813.30	» »
4.—	—	1242.—	2713.—	2028.—	5983.—	En ejecucion.
3.50	—	20.—	101.80	595.20	717.—	Trabajo ejecutado.
—	15	2195.25	2362.50	—	4558.38	En ejecucion.
4.50	21	4809.88	3601.—	—	8410.80	En proyecto.
4.—	4	270.80	87.—	—	357.—	Trabajo ejecutadc.

Digitized by Google

(Conclusion)

Fecha de los presupuestos	Buques o Reparticiones	CLASE DE TRABAJO	Dias á emplear	Carpinteros	JORNAL menor	JORNAL mayor	Mecanicos
Julio..... 8	Villarino.....	Reparaciones generales...	75	—	—	—	
» 12	Idem.....	Construccion botes.....	39	6.50	3.50	4.—	
» 23	Idem.....	Varar, rascar casco, etc...	10	60	2.50	3.—	
» »	Argentino.....	Construccion puente.....	45	8	2.—	3.—	
Agosto.... 3	Villarino.....	Pinturas generales.....	—	—	—	—	
» 3	Idem.....	Idem idem.....	—	—	1.—	4.50	
» 9	Bermejo.....	Reparaciones generales..	12	—	2.—	3.50	
» »	Est. Torpedos..	Construccion un bote....	30	6	3.50	4.—	
» 26	Idem.....	Idem idem.....	40	7	3.50	4.—	
» 10	Ponton del Viso	Reparaciones generales..	50	15	3.50	4.50	
» »	Villarino.....	Idem idem.....	16	7	2.50	3.50	
» 18	Argentino.....	Idem idem.....	37	—	—	—	
» 12	Idem.....	Idem idem.....	17	4	2.—	3.50	
» 19	Idem.....	Pintura general.....	10	4	2.80	3.50	
» »	Gaviota.....	Reparaciones generales..	35	15	2.50	4.—	
» 20	Villarino.....	Construccion botes.....	50	8	3.50	4.—	
» »	Idem.....	Idem pescantes.....	28	—	—	—	
» 29	Idem.....	Idem botes.....	60	15	2.50	4.—	
» 30	Talleres.....	Idem portones.....	55	6	3.—	3.50	
Setiembre. 2	Idem.....	Idem un bote.....	10	4	3.50	4.—	
» »	Cabo S. Antonio.	Idem una canoa.....	30	5	3.50	4.—	
» 15	Villarino.....	Idem válvulas.....	3 1/2	—	—	—	
» 20	Vapor Ushuaia.	Idem tapa tubo.....	8	—	—	—	
Noviembre 8	Barca Ushuaya.	Idem un molinete.....	10	—	2.—	3.50	
» 9	Uruguay.....	Forrar carboneras.....	6	4	2.—	3.50	
» 18	Maypú.	Reparaciones generales..	50	15	2.—	4.—	
» »	Idem.....	Idem idem.....	222	—	—	—	
Diciembre. 6	Uruguay.....	Idem idem.....	24	—	—	—	
» 13	Argentino.....	Idem idem.....	13	—	—	—	
» »	Idem.....	Idem idem.....	132	—	—	3.50	
» 20	Draga.....	Calafateo cubierta.....	—	—	—	—	
» »	Idem.....	Compostura máquina. ...	—	—	—	—	
		Suma.....					

Digitized by Google

(Conclusion)

AL mayor	Total de operarios	MATERIALES	IMPORTES		TOTALES	OBSERVACIONES
			Jornales	*Digue*		
.—	9	976.—	926.50	—	1902.50	Trabajo ejecutado.
—	6	563.84	612.—	—	1175.84	En ejecucion.
—	60	670.—	900.—	3465.—	5035.—	Trabajo ejecutado.
.—	12	561.50	557.—	—	1118.50	» »
—	—	—	—	—	1069.20	» »
—	—	205.—	36.—	—	241.—	» »
.—	23	88.—	356.—	—	444.—	» »
—	6	651.90	479.—	—	1130.90	En ejecucion.
—	7	1382.56	643.—	—	2025.56	»
.50	23	3607.80	2078.50	—	5686.30	En proyecto.
.—	14	140.—	357.—	2574.—	3071.—	Trabajo ejecutado.
.—	12	883.80	737.90	—	1621.70	» »
—	4	230.62	238.—	—	468.62	» »
—	4	193.60	91.—	—	284.20	» »
.—	26	890.—	1087.—	—	2067.—	En ejecucion.
—	8	853.75	790.—	—	1643.75	»
.—	11	219.60	404.—	—	623.60	»
.50	17	3419.30	1740.30	—	5159.70	»
.50	16	7887.—	1191.—	—	9078.—	En proyecto.
—	4	217.48	142.—	—	359.48	»
—	5	377.48	283.—	—	660.48	En ejecucion.
.50	—	306.—	12.25	—	318.25	Trabajo ejecutado.
.—	4	253.84	41.60	—	295.44	» »
.—	6	300.24	140.50	—	440.74	En ejecucion.
—	4	345.60	84.—	—	429.60	»
.—	18	2505.97	1715.—	—	4220.97	En proyecto.
.—	8	2586.—	1178.80	—	4143.28	Imprevisto ps. 378.48
.—	10	344.—	375.90	—	971.89	» » 71.99
.—	5	45.80	177.20	—	223.—	Trabajo ejecutado.
—	—	661.64	904.25	—	1565.89	» »
—	—	178.83	109.80	—	288.63	» »
—	—	8.14	130.—	—	138.14	» »
	674	80126.22	45595.12	16416.87	142138.21	

Digitized by Google

TALLERES NACIONA

Presupuesto de repara

ANEXO AL Nº 1

FECHA DEL PRESUPUESTO		BUQUE ó REPARTICION	CLASE DE TRABAJO	Días empleados
Enero	3	Vapor « Ushuaia ».....	Composturas varias.....	40
»	»	Barca »	Construir un bote.....	--
»	4	» »	Hacer dos pescantes....	25
»	11	Cutter « Bahia Blanca »...	Pintarlo.....	-
»	»	» » »	Varias reparaciones.....	--
»	»	» » »	Calafateo, etc. etc:	25
»	»	» »	Hacer un chinchorro....	-
»	25	Vapor « Gaviota ».....	» toldos y cenefas ..	10
»	»	Acorazado « Los Andes »...	» » »	30
»	»	» « El Plata ».....	» » »	30
»	»	Aviso « Vigilante ».....	» » »	6
»	26	Vapor « Azopardo ».....	» » »	13
»	»	Bombardera « Bermejo »...	» » »	14
»	»	» « Pilcomayo »..	» » »	14
»	»	» « República »..	» » »	14
»	»	Vapor « Resguardo ».....	» » »	6
»	»	Barca « Ushuaia ».....	» Velas.....	35
»	31	Vapor « Azopardo ».....	» Varias reparaciones.	--
»	»	» »	» » »	--
Febrero	3	» « Villarino ».....	» Toldos y cenefas...	25
»	6	Barca « Ushuaia ».....	» Mesas y bancos	25
»	7	Faro « Punta Mogotes....	» Un palo para señales	--
»	9	Torpedera « Espora ».....	» Una tapa cilindro...	--
»	»	Cañonera « Uruguay ».....	» Rep'ciones á un bote.	--
»	17	Crucero « Patagonia	» Toldos y cenefas....	18
»	24	C. Sanidad de la Armada.	» Botiquines	--
»	25	Cañonera « Uruguay ».....	» Toldos y cenefas...	--
Marzo		Barca « Ushuaia ».....	» Sunchos de fierro...	2
»	8	Cañonera « Uruguay ».....	» Calafateo.....	14
»	11	Crucero « Patagonia ».....	» 3 embarcaciones....	--
»	14	Cañonera « Uruguay ».....	» Reparacion chi'nea..	--
»	»	Vapor « Azopardo ».....	» » en los hélices, etc.	--

RESÚMEN

Número de Buques.....	30	
Id de Reparticiones.....	2	
Id de Operarios.....	145	
Importe de Materiales.....		$ 30390.24
Id [illegible]ornales.....		» 15611.10
Id [illegible]enuales.....		» 3233.73
Importe Total...		$ 49235.07

Digitized by Google

MARINA

spondiente al primer trimestre del año 1893

ANEXO AL Nº 1

NAL. Mayor	Mecánicos	JORNAL. Menor	JORNAL. Mayor	Total de Operarios	Materiales	Jornales	Eventuales	TOTALES
4.	8.—	2.—	4.50	10	$ 414.71	$ 830.—	$ —	$ 1244.71
4.	—	—	—	5	604.01	416.—	—	1020.01
—	5.—	2.20	4.	5	156.—	230.40	—	386.40
03.—	—	—	—	3	163.75	66.—	—	220.57
—	—	—	—	—	3032.35	—	—	3032.35
04.—	—	—	—	12	325.26	388.—	—	713.26
—	—	—	—	—	300.—	250.—	—	550.—
4.—	—	—	—	7	594.55	280.—	—	874.55
4.—	—	—	—	5	1643.75	600.—	200.—	2443.75
5.	—	—	—	5	1643.74	600.—	200.—	2443.75
4.	—	—	—	5	516.85	120.—	152.21	789.06
4.	—	—	—	5	962.20	260.—	100.—	1322.20
4.	—	—	—	5	623.20	280.—	50.—	953.20
4.	—	—	—	5	623.20	280.—	50.—	953.20
4.	—	—	—	5	623.20	280.—	50.—	953.20
4.	—	—	—	5	516.85	120.—	152.21	789.06
4.	—	—	—	5	2292.90	700.—	500.—	3492.90
04.	4.—	—	4.—	8	1606.62	745.—	352.74	2704.36
4.	—	—	—	2	7294.33	5770.50	653.24	13718.07
4.	—	—	—	5	1195.—	500.	254.—	1949.—
1.	—	—	—	4	25.08	100.—	10.—	135.08
4.	2.—	2.40	4.—	4	454.	168.—	128.—	750.—
4.	5.—	2.20	4.—	6	29.15	47.—	10.—	86.15
4.	—	—	—	3	42.36	34.—	12.20	88.56
4.—	—	—	—	5	1231.30	360.—	159.13	1750.43
4.—	—	—	—	1	127.44	120.—	—	247.44
—	—	—	—	—	1032.47	—	100.—	1132.47
—	2.—	2.40	4.—	2	10.40	12.80	—	23.20
4.—	—	—	—	4	80.—	224.—	—	304.—
4.—	2.—	—	4.—	5	1406.56	1269.—	100.—	2775.56
—	2.—	2.40	4.—	2	30.—	102.40	—	132.40
—	5.—	—	—	7	759.—	458.—	—	1217.
				145	$ 30360.24	$ 15611.10	$ 3233 73	$ 49205.07

Rio Lujan, Marzo 15 de 1893.

T. RODRIGUEZ LIMA,
Comisario Contador.

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Nómina de los Presupuestos y sus importes, de las reparaciones efectuadas durante el año 1892, cuyos valores no han sido cobrados.

BUQUES	*Número de Presupuestos*	IMPORTES
« Almirante Brown ».....	2 —	$ m/n 373 40
« Bermejo ».....	2 —	« 1.161 —
« Villarino ».....	8 —	« 13.171 19
« Espora ».....	1 —	« 433 40
« Trasporte Ushuaia »..... ..	1 —	« 295 44
« Argentino ».....	6 —	« 5.281 91
« Gaviota ».....	2 —	« 611 80
« Teuco ».....	1 —	« 357 —
Barca « La Paz ».....	1 —	« 2.813 30
Id « Ushuaia ».....	1 —	« 899 30
REPARTICIONES		
Estacion Central de Torpedos.....	2 —	« 298 87
Faro San Antonio.....	1 —	« 359 48
Isla Martin Garcia.....	1 —	« 10.000 —
Total...	29 —	$ m/n 36.056.09

Rio Lujan, Diciembre 31 de 1892.

T. Rodriguez Lima
Com. Contador

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Cuadro demostrativo comparativo de las sumas asignadas é invertidas durante los años de 1891 y 1892.

Año y Meses	*Sumas asignadas*	*Existencias*	IMPORTES PAGADOS		*Totales*
			Jornales	*Materiales*	
1891					
Enero			4955.17		
Febrero	6000.—	33941.68	6069.35	12810.99	28544.79
Marzo			4709.28		
Abril	15291.95	16403.03	4263.52	3320.54	10235.81
Mayo			2701.75		
Junio			2713.16		
Julio	20810.90	16062.88	2570.65	12607.16	21151.05
Agosto			3260.08		
Setiembre			3186.35		
Octubre	15621.18	6567.—	5726.65	11193.64	25117.06
Noviembre			5010.42		
Diciembre			3024.30		
1892	29461.26	1307.26		29018.53	34721.—
Enero			2678.17		
Febrero			3038.16		
Marzo	60012.64	6633.32	3173.08	43980.48	60954.18
Abril			4055.80		
Mayo			6706.66		
Junio			7538.56		
Julio	40205.66	1806.98	8661.24	18996.53	45032 —
Agosto			9835.67		
Setiembre			9934.62		
Octubre			7993.90		
Noviembre	95969.55	37171.87	6391.99	26200.09	56871 54
Diciembre			6350.94		

RESUMEN

	Asignado	*Existencias*	*Jornales*	*Materiales*	*Suma Total*
1891	$ 57724.08	$ 72974.50	$ 48190.68	$ 39932.33	$ 88123.01
1892	« 225649.11	« 46919.43	« 76353.79	« 118195.63	« 194554.42

Rio Lujan, Diciembre 31 de 1892.

T. Rodriguez Lima.
Com. Contador.

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Cuadro demostrativo de los buques que han sufrido reparaciones, durante el 4º trimestre del año 1892.

FECHAS	NÓMINA DE LOS BUQUES	PERSONAL EMPLEADO		
		Operarios	*Peones*	*Total*
1892	MECÁNICA			
1º al 8 Octubre	«Plata», «Chacabuco», «Uruguay», «Argentino», Bermejo», lancha «Paraná Miní», lancha «Rumuales», «Espora»	45	19	64
10 » 16 »	Los mismos buques y el «Teuco»	41	18	59
17 » 22 »	Los mismos buques y el «Mendoza»	41	18	59
23 » 31 »	Los mismos buques y el «Villarino» y «Ushuaia	42	17	59
1º » 5 Nov'bre	Los mismos buques	35	17	52
7 » 12 »	Los mismos buques	39	14	53
14 » 19 »	Los mismos buques y el «Gaviota» y Draga	40	14	54
21 » 26 »	Los mismos buques y «Pilcomayo»	43	15	58
28 » 30 »	Los mismos buques	43	16	59
1º » 3 Diciembre	Los mismos buques	44	16	60
5 » 10 »	Los mismos buques	44	16	60
12 » 17 »	Los mismos buques	44	15	59

Digitized by Google

19 al 24	»	Los mismos buques	44	15	59
26 » 31	»	Los mismos buques	43	15	58
		CARPINTERIA			
1° » 8	Octubre	«Plata», «Chacabuco», «Uruguay», «Villarino», «Pilcomayo», «Argentino».	54	17	71
10 » 15	»	Los mismos buques y «Mendoza»	51	17	68
17 » 22	»	Los mismos buques y «Pilcomayo»	54	17	71
23 » 31	»	Los mismos buques y «Espora»	54	16	70
1° » 5	Nov'bre	Los mismos buques y lancha «Rumuales»	39	12	51
8 » 12	»	Los mismos buques y lancha «Victorica» y Draga	42	14	56
14 » 19	»	Los mismos buques menos «Plata», «Espora», «Mendoza»	43	16	59
21 » 26	»	Los mismos buques menos «Villarino» y «Pilcomayo»	42	17	59
27 » 30	»	Los mismos buques y «Bermejo»	39	18	57
1° » 3	Diciembre	«Uruguay», «Argentino», lancha Rumuales y Draga	36	18	54
4 » 10	»	Los mismos buques	37	19	56
12 « 17	»	Los mismos buques y «Chacabuco»	33	14	47
19 » 25	»	Los mismos buques y «Espora»	33	14	47
26 » 31	»	Los mismos buques, menos «Argentino» y «Gaviota», cuter «D. Gonzalo».	32	14	46

Rio Lujan, Diciembre 31 de 1892.

T. Rodriguez Lima.
Com. Contador.

Digitized by Google

TALLERES NACIONAL

Cuadro estadístico del movimiento general de opera

MECÁNICOS	*Ajustadores*	*Fundidores*	*Fraguadores*	*Plomeros*	*Torneros*	*Machacadores*	*Calderereros*	
1892								
Setiembre	14	5	3	1	3	9	9	
Octubre	11	3	3	1	3	12	6	
Noviembre	8	3	3	1	3	7	5	
Diciembre	9	2	3	1	3	8	5	
Sumas...	42	13	12	4	12	36	25	

CARPINTEROS	*De Ribera*	*Obra Blanca*	*Muebleros*	*Cubiertas*	*Pintores*	*Jardineros*	*Peones*	
Setiembre	23	23	3	1	9	1	23	
Octubre	23	26	—	1	2	1	17	
Noviembre	22	17	—	2	2	1	18	
Diciembre	14	17	—	2	2	1	18	
Sumas...	82	83	3	6	15	4	76	

NACIONALIDAD	*Número*	EDAD	
		Mayor	*Menor*
Argentinos	39	47	15
Españoles	36	58	14
Italianos	24	60	25
Franceses	10	58	30
Alemanes	1	—	33
Ingleses	2	59	58
Portugueses	1	—	30

Digitized by Google

MARINA

espondiente al 3er. cuatrimestre del año 1892.

	Peones	Trabajo Extra	Trabajo Maximo	Trabajo Minimo	Bajas	Altas	Promedio de Faltas	Total de operaciones	Fiestas	IMPORTE JORNALES
		Dias	Dias	Dias					Dias	
3	30	32	28 5/10	1 5/10	7	10	95	79	4	5225.74
3	27	22	24 6/10	2 6/10	19	4	96	70	6	3493.80
3	23	20	24	4	4	8	106	57	6	2986.38
3	17	12	26	4	5	3	82	53	5	3361.—
2	97	86	—	—	35	25		259	21	15066.92

	—	Trabajo Extra	Trabajo Maximo	Trabajo Minimo	Bajas	Altas	Promedio de Faltas	Total de operaciones	Fiestas	IMPORTE JORNALES
		Dias	Dias	Dias					Dias	
-	—	18	28 5/10	2 6/10	19	8	102	83	4	4708.88
-	—	16	25 6/10	8 1/10	19	2	106	70	6	4500.10
-	—	10	24	4	7	2	122	62	6	3405.61
-	—	6	27 7/10	2	14	9	90	54	5	2989.94
-	—	50	—	—	59	21	—	269	21	15604.53

RESÚMEN

3er CUATRIMESTRE	Total de operarios	Bajas	Altas	Importe pagado
Mecánicos.....	259	35	25	15066.92
Carpinteros.....	269	59	21	15604.53

Rio Lujan, Enero de 1893.

T. Rodriguez Lima.

Comisario Contador.

Digitized by Google

TALLERES NACIONAL

Cuadro estadistico del movimiento general de operarios correspondie

MECÁNICOS	*Ajustadores*	*Fundidores*	*Fraguadores*	*Plomeros*	*Torneros*	*Machacadores*	*Cobreros*
1892							
Setiembre	14	5	3	1	3	9	9
Octubre	11	3	3	1	3	12	6
Noviembre	8	3	3	1	3	7	5
Diciembre	9	2	3	1	3	8	5
1893							
Eenero	11	3	5	—	7	10	6
Febrero	11	1	3	1	1	9	9
Sumas...	64	17	20	5	20	55	4(

CARPINTEROS	*De Ribera*	*Obra blanca*	*Muebleros*	*Cubiertas*	*Pintores*	*Jardineros*	*Peones*
1892							
Setiembre	23	23	3	1	9	1	2
Octubre	23	26	—	1	2	1	1
Noviembre	22	17	—	2	2	1	1
Diciembre	14	17	—	2	2	1	1
1893							
Enero	19	15	2	5	2	1	2
Febrero	13	14	—	5	2	1	2
Sumas...	114	112	5	16	19	6	1

NACIONALIDAD	*Número*	EDAD	
		Mayor	*Menor*
Argentinos	39	47	15
Italianos	23	60	2
Franceses	10	58	3
Alemanes	1	—	3
Ingleses	2	59	5
Portugueses	1	—	3
Españoles	36	58	14

Digitized by Google

E MARINA

mes de Setiembre del año 1892 y Enero á Febrero de 1893.

Ayudantes	Aprendices	Peones	Trabajo Extra.	Trabajo Maximo	Trabajo Minimo	Bajas	Altas	Total de operarios	Fiestas	IMPORTE JORNALES
			Dias	Dias	Dias				Dias	
2	3	30	32	28 5/10	1 5/10	7	10	79	4	5225.74
1	3	27	22	24 8/10	2 3/10	19	4	70	6	3493.80
1	3	23	20	24	4	4	8	57	6	2986.38
2	3	17	12	26	4	5	3	53	5	3361.—
2	5	28	15 6/10	30	1 5/10	12	17	77	6	3372.63
3	7	26	37	24 7/10	1	9	12	71	7	3245.31
11	24	151	—	—	—	56	54	407	34	21684.86

—	—	—	Trabajo Extra	Trabajo Maximo	Bajas	Altas	Total de operarios	Trabajo Minimo	Fiestas	IMPORTE JORNALES
			Dias	Dias				Dias	Dias	
—	—	—	18	28 5/10	19	8	83	2 6/10	4	4708.88
—	—	—	16	25 6/10	19	2	70	8 1/10	6	4500.10
—	—	—	10	24	7	2	62	4	6	3405.61
—	—	—	6	27 7/10	14	9	54	2	5	2989.94
—	—	—	38	25 6/10	17	10	66	1 2/10	7	3221.97
—	—	—	13 3/10	25	10	13	64	1	6	2691.62
—	—	—	—	—	86	44	139	—	34	21518.12

RESÚMEN

	Total de operarios	Bajas	Altas	Importe Pagado
Mecánicos	407	56	54	21684.86
Carpinteros	399	86	44	21518.12
			Total $	43202.98

Rio Lujan, 15 de 1893.

T. Rodriguez Lima,
Comisario Cont.

Digitized by Google

TALLERES NACIONAL

Cuadro demostrativo-comparativo del personal de Maestra
diferencia de sueldos

PROFESIONES	PRESUPUESTO DE 18 *Maestranza, Marinería y Oper* Número	Sueldo al mes	Impor año
MECANICOS			
Ajustadores mecánicos	1	104	1.
id torneros	3	83	2
Caldereros	2	93	2
Herreros mecánicos	1	93	1
Capataz herrero	—	—	
Herreros	—	—	
Capataz tornero	—	—	
Foguistas	2	62	1
Fundidores	—	—	
CARPINTEROS			
Constructor modelista	1	93	1
Capataz carpintero	—	—	
Carpinteros	2	62	1
Maestro velero	—	—	
Veleros	—	—	
MAESTRANZA			
Mayordomo	1	68	
Contramaestre	2	60 y 40	1
Cocineros	1	40	
Marineria	25	25	
Aprendices	15	10	
Sumas.....		833	14
		AL MES	AL A
Diferenias con 1893	aumento	$ 939	$ 281

Digitized by Google

MARINA

ineria y Operarios del año 1892 con el Presupuesto de 1893, erte al mes y al año, etc.

PRESUPUESTO DE 1893 *Maestranza, Marinería y Operarios*			AUMENTOS		SUPRESIONES		DIFERENCIAS	
mero	Sueldo al mes	Importe al año	*Dotacion*	*Sueldos*	*Dotacion*	*Sueldos*	*Dotacion*	*Sueldos*
3	150	5400	2	46	—	—	—	aumentado
3	100	3600	—	17	—	—	—	»
2	110	2640	—	17	—	—	—	»
3	110	3960	2	17	—	—	—	»
1	120	1440	1	—	—	—	creado	—
3	90	3240	3	—	—	—	»	—
1	120	1440	1	—	—	—	»	—
3	62	2232	1	—	—	—	—	igual
2	110	2640	2	—	—	—	creado	—
1	110	1320	—	17	—	—	—	aumentado
1	120	1440	1	—	—	—	creado	—
4	90	4320	2	28	—	—	—	aumentado
1	95	1140	1	—	—	—	creado	—
5	65	3900	5	—	—	—	»	—
1	60	720	—	—	—	8	—	rebajado
2	90 y 60	1800	—	50	—	—	—	aumentado
1	50 y 30	960	—	40	—	—	—	»
30	25	750	3	—	—	—	—	igual
30	5	150	15	—	—	5	—	rebajado
	1772	43092	—	—	—	—	—	—

Rio Lujan, Diciembre 31 de 1893.

T. Rodriguez Lima,
Comisario Contador.

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Cuadro estadístico del movimiento de aprendices durante el año 1892

FECHA DE ENTRADA AL TALLER	NACIONALIDAD	EDAD	NACIONALIDAD		FECHA DE LA BAJA	CAUSA DE LA SALIDA DEL TALLER
			PADRE	MADRE		
Julio 2 1890	Argentino	17	Español	Española	Octubre 24 1891	Paso Estacion Torpedos
Agosto 4 »	»	18	Italiano	Italiana	—	—
Julio 12 »	»	14	Español	»	—	—
Setiembre 23 1892	»	16	Italiano	»	—	—
Junio 23 1891	»	14	»	»	—	A estudiar á Europa
Diciembre 23 »	»	15	Argentino	Argentina	—	»
» 3 »	»	15	Español	Española	—	—
Enero 23 1892	»	17	Argentino	Argentina	Setiembre 2 1892	Baja
Febrero 10 »	»	12	Aleman	Alemana	Julio 3 »	»
Julio 15 1887	»	16	Argentino	Argentina	Marzo »	A estudiar á Europa
Junio 20 1892	»	13	Italiano	Italiana	Julio 4 »	Baja
» 21 »	»	14	»	»	—	—
Octubre 1° 1888	»	15	Argentino	Argentina	Marzo »	A estudiar á Europa
Febrero 10 1892	»	12	»	»	—	—
Marzo 10 »	»	15	»	»	Abril 15 »	Desertor
« 28 »	»	14	Francès	Francesa	Mayo 10 »	»
Abril 18 »	»	15	Argentino	Argentina	—	—
Junio 3 »	»	16	»	»	—	—
« 6 »	»	17	Oriental	»	Junio 8 »	Espulsado
« 17 »	»	13	Francés	Francesa	—	—
« 13 »	»	14	Español	Española	—	—
« 25 »	»	18	Oriental	Oriental	Agosto 8 »	Baja

Digitized by Google

»	8	»		12	Argentino	Argentina	—				—
»	8	»	»	14	»	»					—
»	8	»	»	13	»	»					—
»	26	»	»	15	»	»					—
Agosto	19	»	»	15	Oriental	Oriental	Setiembre	3	1892	Espulsado	
Setiembre	2	»	»	15	Italiano	Italiana	—				—
»	1º	»	»	15	Argentino	Argentina	—				—
»	22	»	»	18	Oriental	Oriental	Diciembre	18	»	Espulsado	
Octubre	5	»	»	12	Argentino	Argentina	—				—
»	14	»	»	14	»	»	—				—
»	21	»	»	15	Español	Brasilera	—				—
Novie'bre	14	»	»	15	Argentino	Argentina	—				—
»	15	»	»	12	Italiano	Italiana	—				—
Marzo	23	»	Oriental	16	Oriental	Oriental	Marzo		»	A estudiar á Europa	
Junio	28	»	»	18	Italiano	Italiana	—				—
Setiembre	2	»	Español	18	Español	Española	Marzo	2	»	A estudiar á Europa	
Diciembre	4	1891	»	18	»	»	Julio	8	»	Baja	
Novie'bre	2	»	»	13	»	»	—				—
Junio	8	1892	»	13	»	»	—				—
»	10	»	«	14	»	»	Octubre	14	»	Baja	
Agosto	30	»	»	16	»	»	—				—
Diciembre	3	»	Italiano	12	Italiano	Italiana	Julio	3	»	Espulsado	
Febrero	25	»	»	17	»	»	Octubre	14	»	Baja	
Abril	26	»	»	14	»	»	Julio	3	»	Espulsado	
Junio	3	»	»	16	»	»	«	12	»	Baja	
Julio	4	»	»	17	»	»	Octubre	26	»	»	
Marzo	10	»	Brasilero	15	Brasilero	Brasilera	Marzo	10	»	Desertor	
Abril	7	»	Francés	17	Francés	Francesa	Abril	7	»	Baja	
Agosto	24	»	Inglés	17	Inglés	Inglesa	Agosto	25	»	»	
Marzo	1º	»	Suizo	16	Suizo	Suiza	Marzo	9	»	Desertor	

Digitized by Google

ANALES DE MARINA

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

CUADRO DEMOSTRATIVO del movimiento general de la Maestranza, Aprendices y Marineria durante el año de 1892. Sueldos devengados, etc.

MES	Maestranza	Marineria	Altas	Bajas	Desercions	Fallecidos	Importe del ajuste			Total	Devoluciones			Total
							Maestranza	Marineria	Aprendices		Maestranza	Marineria	Aprendices	
Enero	17	23	2	0	3	0	1189.—	475.—	138.38	1802.38	—	100.—	11.62	111.62
Febrero	17	20	1	1	2	0	1178.77	425.—	130.—	1733.76	10.76	50.—	20.—	80.76
Marzo	16	20	3	2	3	0	1077.—	443.50	150.—	1670.50	—	75.—	17.—	92.—
Abril	16	18	1	0	0	0	1077.—	478.33	150.—	1705.33	—	—	—	—
Mayo	16	20	2	0	0	1	1077.—	475.—	150.—	1702.—	—	39.16	—	39.16
Junio	16	25	5	2	1	0	994.—	570.82	141.—	1705.82	83.—	103.33	19.—	205.33
Julio	16	23	5	0	0	0	994.—	552.49	140.—	1686.40	—	30.84	10.—	40.84
Agosto	16	23	2	1	0	0	994.—	567.50	130.—	1691.50	—	50.—	20.—	70.—
Setiembre	16	25	4	1	2	0	994.—	592.49	130.—	1716.19	—	75.—	20.—	95.—
Octubre	16	25	4	4	1	0	863.—	542.49	130.—	1535.49	161.—	125.—	20.—	306.—
Noviembre	16	25	6	1	1	1	1838.59	475.—	156.99	2461.99	—	75.—	—	75.—
Diciembre	16	21	2	0	0	0	1314.—	571.66	150.—	2035.66	—	—	—	—
Sumas			37	12	13	2	13582.35	6169.28	1696.37	21447.11	254.76	723.33	137.62	1115.71

VAPOR «TALITA»

Importe del ajuste al año	$ m n	1785.—
Devoluciones en el año	"	96.—

RESÚMEN

Sueldos devengados	$ m/n	23232.11
Devoluciones	"	1211.71

Rio Luján. Diciembre 31 de 1892.

T. Rodriguez Lima,
Comisario Contador.

Digitized by Google

[illegible] DEMOSTRATIVO de las sumas invertidas en el Dique San Fernando.

Durante el 1er. trimestre del año 1893, por entrada y estadía de buques de la Armada.

Fecha	BUQUE	Tonelaje	Entrada Importe	Estadía	Precio por día	Importe en oro	Conversión en papel	Importe en m/n. c/l.
Enero	T. Espora	599.28	300	18	53.93	1270.74	300 %	$ 3812.22
»	» Comodoro Py	158.02	125	12	17.38	336.56	300 %	» 1000.68
»	» Pinedo	109.85	125	12	12.08	269.96	300 %	» 809.88
Febrero	C. Uruguay	479.73	200	11	43.17	607.39	314 %	» 1907.20
»	» Pilcomayo	446.76	200	14	40.20	686.52	314 %	» 2155.62
»	» Murature	158.02	125	11	17.38	316.18	314 %	» 893.52
Marzo	V. Azopardo	369.49	175	15	33.25	606.38	310 %	» 1879.78
»	« Buchardo	109.85	125	9	12.08	233.72	310 %	» 652.08
»	» Balkurts	109.85	125	9	12.08	233.72	310 %	» 652.08
							Importe total....	$ 13763.06

Rio Lujan, Marzo 15 de 1893.

T. Rodriguez Lima,
Comisario Cont.

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Relacion del Carbon provisto y consumido durante los meses de Enero y Febrero de 1893.

CARBON CARDIFF	CANTIDADES Parciales	Totales
ENERO		
Existencia el 1º del mes.....	ks. 30.555	
Recibido durante el mes.....	» 189.500	
		ks. 220.055
Provisto á varios buques.....	ks. 10.800	
Consumo en Lanchas, Motor, Fundicion, Cocinas, etc.....	» 11.480	
		» 22.280
FEBRERO		
Saldo que pasa al 1º de Febrero.....		ks. 197.775
Provisto á varios buques.....	ks. 46.000	
Consumo en Lanchas, Motor, Fundicion, Cocinas, etc.....	» 12.125	
		» 58.125
Saldo existente el 1º de Marzo...		ks. 139.650
CARBON DE FRAGUA		
ENERO		
Existencia el 1º del mes.....	ks. 28.000	
Consumo durante el mes.....	» 8.080	
FEBRERO		
Saldo que pasa al 1º de Febrero.....		ks. 19.920
Consumo durante el mes.....		» 7.050
Saldo existente el 1º de Marzo...		ks. 12.870
CARBON DE COKE		
ENERO		
Existencia el 1º del mes.....	ks. 2.500	
Consumo durante el mes.....	» 980	
FEBRERO		
Saldo que pasa al 1º de Febrero.....		ks. 1.520
Consumo durante el mes.....		» 1.040
Saldo existente el 1º de Marzo...		ks. 480

Rio Lujan, Marzo 15 de 1893.

T. Rodriguez Lima,
Comisario Contador.

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Movimiento general de Caja, durante el primer trimestre de 1893.

Existencias el 1º de Enero.....		$ m/n 41315.12
Ingresos en Enero.....	$ m/n 18000.—	
Id. en Febrero.....	—	
Id. en Marzo.....	» 57776.09	
		» 75776.09
		$ m/n 117091.21
Egresos en Enero.....	$ m/n 9169.81	
Id. en Febrero.....	» 9227.30	
Id. en Marzo.....	» 15414.63	
		» 33811.74
Saldo existente.....		$ m/n 83279.47

Rendicion de cuentas del Cuarto trimestre de 1892.

Presentados el 20 de Enero de 1893, valor de $ m/n
144 comprobantes que corresponden á 34
casas proveedoras..... » 56461.30

Rio Lujan, Marzo 20 de 1893.

T. Rodriguez Lima.
Comisario Contador

Digitized by Google

TALLERES NACIONALES DE MARINA

Relacion del material empleado en la confeccion de un juego de toldos para la Bombardera CONSTITUCION, y su costo con los jornales devengados.

1 Juego de toldos compuesto de:

Uno para la toldilla. Uno de alcazar. Uno del puente. Uno del castillete.

Material empleado.

416	Metros lona cáñamo Nº 2..... c/u	1.10	$	457.60
18	Kilos cabo id 3 cord. y 0,0f.. »	0.95	»	17.10
37	» » » 0,05.. »	0.95	»	35.15
3 1/2	Id hilo cáñamo..... ..... »	2.20	»	7.70
24	Guarda-cabos..... »	0.15	»	3.60
1 1/2	Kilo cera virgen..... »	2.50	»	3.75
2	Gruesas ollados bronces Nº 10.. »	4.00	»	8.—
30	Kilos sardinel para matafiones. »	1.20	»	36.—
2 1/2	» cabo cáñamo para flechadura. »	0.95	»	2.37
2	Madejas piola para culebras... »	1.90	»	3.80
				$ 575.07

Jornales devengados.

1	Maestro velero..... dias	10.—	$	31.66
5	Veleros..... c/u »	10.—	»	108.30
	Costo del juego de toldos..			$ 139.96
				$ 715.03

Rio Lujan, Marzo 15 de 1893.

T. Rodriguez Lima,
Comisario Contador.

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DE LA

DIRECCION GENERAL DE TORPEDOS

1892 — 1893

Digitized by Google

Digitized by Google

DIRECCION GENERAL DE TORPEDOS

Buenos Aires, Marzo 27 de 1893

Al señor Gefe del Estado Mayor General de Marina
Comodoro D. Rafael Blanco.

Tengo el honor de elevar á V. S. la Memoria anual de la reparticion á mis órdenes conjuntamente con los cuadros estadísticos y planillas demostrativas de los ejercicios y trabajos efectuados, como así tambien el movimiento general del material y personal.

Me es muy satisfactorio el poder consignar, que apesar de los numerosos obstáculos, debidos á causas conocidas de la Superioridad, se han alcanzado sensibles mejoras, que tienden á propender á la definitiva organizacion de la Division de Torpedos.

El plan de organizacion que de tiempo atrás estoy desarrollando, vá á poder, gracias á la adquisicion del terreno en el puerto de la Ensenada, á los trabajos efectuados en la Estacion del Rio Lujan y al aumento del personal, ser pronto una realidad.

Este plan que tiene por objeto el distribuir metódicamente el material flotante de la defensa móvil, en dos grupos distintos destinado cada uno á la defensa de una zona determinada de nuestro estuario, estará dentro de tres meses prácticamente realizado.

Apesar de haber ya en varias ocasiones anteriores señalado este plan, me permito de nuevo esbozarlo de una manera sumaria.

Digitized by Google

ORGANIZACION

El material recientemente adquirido comprende:

Dos Torpederos de Division (de los cuales uno en construccion)

Dos Torpederos de 120 toneladas.

Seis Torpederos de 90 toneladas.

Ocho Torpederas de 2ª.

Estas embarcaciones constituyen conjuntamente con las seis embarcaciones que existian ya en el país, un conjunto de 24 torpederas destinadas á la defensa del Rio de La Plata. Estas construcciones fueron llevadas á cabo teniendo en vista un plan perfectamente determinado, el cual tiene dos objetivos distintos, el primero: Evitar que una escuadra enemiga esteblezca un bloqueo efectivo en la embocadura del Rio de la Plata, el segundo: Prohibir á las embarcaciones de poco calado del enemigo penetrar rio adentro, bombardeen á los fuertes de La Plata y Buenos Aires é internarse en los rios interiores.

Para realizar estos dos fines, las embarcaciones que constituyen la actual Division de Torpedos afectan dos tipos esencialmente distintos. Las unas son de grandes dimensiones y pueden permanecer cruzando aún con tiempo duro sin que peligre la seguridad de la embarcacion, poseen tambien buena comodidad para los oficiales y tropa y son esencialmente *autónomas* constituyendo cada una de ellas una unidad de combate. Esto no quita que para llevar á cabo un ataque contra un buque enemigo poderoso, deberán siempre atacarlo en grupos de por lo menos tres embarcaciones.

La táctica de ataque que fué puesta en práctica durante las últimas evoluciones, tiene por base este número de torpederas y ha dado escelente resultado.

Teniendo esta circunstancia en vista y debiendo

Digitized by Google

componerse la flotilla de ataque de un grupo de torpederas grandes y con preferencia de dos, ha menester que estas embarcaciones fuesen *capitaneadas* por una embarcacion de grandes dimensiones, bien artillada, rápida, de *poco calado* y con suficiente capacidad para poder atender á las inmediatas necesidades de la flotilla, tanto al punto de vista de la direccion de las operaciones, como de las reparaciones y abastecimiento de las torpederas, desempeñando en una palabra la mision de los rusos y alemanes, naciones eminentemente torpedistas confian á sus divisiones torpedos-Boots.

El tipo «Espora» tiene pues por objeto de servir de Torpedero de Division ó sea de capitanear á las dos flotillas distintas que conviene crear.

La necesidad de poseer dos flotillas independientes se impone, pues solamente así seria posible tener siempre al enemigo en contínua alarma, pues es indispensable preveer la necesidad de un relevo.

Podian indudablemente operar un ataque simultáneo pero es juicioso el preveer que será menester despues de cierto tiempo de crucero que las embarcaciones necesiten reponer su provision de combustible, artículos de armamento, municiones y pertrechos, operacion que no seria posible efectuar si no existiesen los dos grupos independientes.

Esta circunstancia nos daria una gran superioridad sobre el enemigo porque operando nosotros cerca de nuestra base de accion, podremos renovar con frecuencia nuestro personal de máquina y aún de oficiales si fuera necesario, embarcar víveres frescos, repuestos, etc., en una palabra, mantener el material y sobre todo el personal en un estado *físico* y *moral* superior al que puede pretender mantener el enemigo que opera lejos de su base de recursos.

Me permito señalar con este motivo las grandes ventajas que nos brinda para esta clase de guerra la hidrografía de nuestro estuario y configuracion de nuestras costas.

Digitized by Google

En efecto, una escuadra bloqueadora compuesta de buques de calado no penetraria adentro de Punta de Indios sinó rodeándose de las mayores precauciones, pues el mero hecho de salir del canal y varse le seria fatal.

Muy crítica le seria en efecto la situacion de un Gefe de Escuadra que intentase penetrar con sus naves en un parage tan favorable para el ataque de nuestras torpederas y tan espuesto para los buques de calado; su escuadra obligada á navegar forzosamente por los canales no podria evitar que le corten la retirada y si llega á caer la noche antes de que pueda sacarla afuera, se verá obligada á afrontar un desastre casi seguro.

Cuán fácil, en cambio, no será el papel de un comandante audáz y resuelto que comande nuestra flotilla, la cual dotada de gran velocidad y capaz de navegar por encima de todos los bancos, podria elegir la hora y parage mas conveniente para efectuar un ataque.

Ninguna preocupacion puede tener, pues está en sus manos el. llevar ó rehusar el ataque, pues aún en él caso de tener alguna de sus torpederas con averias, el mero hecho de hacerla retirar á un parage de poca agua las pone fuera de la esfera de accion del enemigo.

Para este su ataque solo podrá emplear en él sus lanchas á vapor y torpederas pequeñas, en cuyo caso he cuidado de dotar nuestras torpederas con una poderosa artilleria de tiro rápido, (2 piezas de 3 libras y 1 ametralladora de 0.45m.)

En cuanto á la defensa local de los puertos de La Plata y Buenos Aires, esa será confiada á las torpederas de 1ª clase modelo Alerta y las de 2ª clase que son diez, ocho del nuevo tipo Nº. 3 y dos antíguas, que serian todas armadas con Witcheads. Estas torpederas reunen todas las condiciones requeridas para hacer de ellas apesar de sus reducidas dimensiones, formidables elementos de ataque.

Digitized by Google

En resúmen la distribucion del material flotante en tiempo de guerra seria el siguiente:

1º. Dos grupos ó flotillas de torpederas de 1ª clase, capitaneadas cada uno por un Torpedero de Division y compuesto de cuatro lanchas de 1ª clase cada uno.

Estas deberán cruzar el encuentro del enemigo.

2º. Segun las circunstuncias operaran las dos flotillas simultáneamente ó nó, pero en las circunstancias de no intentar una accion vigorosa el enemigo, la flotilla de relevo que se estacionará en La Plata no necesitará tener todas sus embarcaciones en puerto, de suerte que podrá permanecer cruzando, formando una segunda línea de defensa.

3º. Las torpederas tipo Alerta y de 2ª clase, se escalonarian entre Buenos Aires y el Banco Chico formando una tercera línea de defensa perfectamente independiente.

De tal suerte, que una escuadra enemiga tendria que franquear impunemente, sin contar nuestra escuadra de línea, un sistema de defensa compuesto de tres líneas de torpederas antes de llegar á Buenos Aires.

Este es á grandes rasgos sin entrar en consideraciones tácticas el plan general que inicié hace tres años y que puede considerarse como realizado.

Se han producido ciertas circunstancias que obligan á ampliarlo para seguir el desarrollo innegable de nuestro poder naval, teniendo el que suscribe la satisfaccion de poder exponer de que si el plan era modesto visto que solo aspiraba á alcanzar la defensa del estuario, se ha cumplido apesar de todos los contratiempos.

Entre tanto la adquisicion de los nuevos barcos de línea «Independencia» y «Libertad», de los cruceros «9 de Julio» y «25 de Mayo», han venido á hacer desaparecer el estado de inferioridad en el cual se encontraban nuestras fuerzas navales, y crea

Digitized by Google

á la marina en general y á la division de mi mando en particular nuevas obligaciones y deberes.

Si bien en principio, no soy partidario de que las torpederas en general acompañen á las escuadras de línea, sus concursos prolongados, reconozco que pueden ser poderosísimos auxiliares en las circunstancias de un combate, siempre que la táctica adoptada sea acertada.

Ha sido en tal concepto que el torpedero destinado á reemplazar la desdichada «Rosales», será construido de mayores dimensiones y calado para navegacion de altura, debiende operar éste conjuntamente con las torpederas de tipo «Murature» y «Py» que á mi juicio pueden y deben acompañar nuestra escuadra de línea al combate, siempre que esta no se aleje mucho de su base de operaciones.

La adquisicion de un torpedero mas de este último tipo, seria una necesidad, pues conviene para el caso de un combate que cada acorazado sea acompañado de un torpedero de este tipo.

La circunstancia de acompañarse la «Rosales» por un barco de mayor calado hace que quede incompleta la organizacion inicial de la defensa del estuario, pues no existirá relevo para llevar á buen fin las ideas mencionadas al principio de esta memoria.

Considero, pues de mi deber, señalar, y en este punto estuvo unánime la Comision de Oficiales Generales consultada, que conviene reemplazar la «Rosales» por un barco igual al «Espora» para dejar en pié el plan primitivo.

Paso á informar á V. S. de las novedades ocurridas durante el año.

APOSTADERO DE LA PLATA

El Apostadero de La Plata, cuyos planos y presupuestos están completamente determinados; debiendo ha poco empezarse las construcciones reunirá perfectamente las condiciones debidas.

Digitized by Google

Actualmente se hallan fondeadas en ese apostadero la torpedera de division «Espora» con la torpedera de mar «Comodoro Py» y las de 1ª clase «Jorge», «Pinedo» y «King» debiendo incorporarse muy en breve á esta escuadrilla las torpederas «Murature», «Buchardo», «Bathurst» y «Thorne». Todas estas embarcaciones han pasado á dique y han sido prolijamente reconocidas en sus cascos y máquinas.

El personal destinado al cuidado de este material está distribuido del modo siguiente:

El torpedero «Espora» tiene su dotacion completa de gefes y oficiales y maquinistas y está siempre en condiciones de salir en comision conforme reciba la órden.

Las torpederas de 1ª clase son atendidas por el personal perteneciente á la Compañia de Torpederos Nº 1 que es suficientemente numeroso para el armamento de 6 embarcaciones y se aloja por ahora en la cañonera «Paraná«, la cual será en breve reemplazada con ventaja por la corbeta «Chacabuco» que tiene excelentes comodidades para este objeto.

Al mismo tiempo se construirán los depósitos y muelles de armamento en el terreno del apostadero, de tal suerte, que quedará el apostadero en condiciones de armar en muy poco tiempo todas las torpederas.

Ejercicios.—Se ha dado comienzo á los ejercicios de lanzamiento *semanales* en ese apostadero y me es satisfactorio el poder decir que los oficiales van adquiriendo una gran práctica en esa materia.

Me es muy grato poder señalar que el gefe de ese apostadero Teniente de Navio D. Guillermo Scott Brown se dedica con empeño á realizar lo mas pronto posible el programa que le he trazado y que es acreedor por su contraccion á la consideracion de la Superioridad.

ESTACION DEL RIO LUJAN

La Estacion del Rio Lujan quedará unicamente

Digitized by Google

destinada para servir de apostadero á las lanchas de 2ª clase que por su poco calado no se hallen detenidas por la poca agua de la barra. Estas embarcaciones al número de 10 de 2ª y 4 de 1ª tipo antiguo, quedarán lista para inmediato servicio debiendo ser tripulada por la Compañia de Torpederas Nº. 2.

Los trabajos que se han realizado en esa Estacion son de naturaleza á alcanzar el inmediato armamento de la escuadrilla en pocas horas.

PERSONAL

El personal de oficiales y maquinistas está á la altura de su mision y me es muy satisfactorio el poder comunicar oficialmente á la Superioridad, que existe ya el siguiente número de oficiales torpedistas bien preparados en la Armada, que se han formado casi todos á mis órdenes.

Tenientes de Navio.....	3
Tenientes de Fragata.....	6
Alféreces de Navio.....	12

En cuanto á los maquinistas existen por lo menos 10 de absoluta confianza, pero es necesario dedicar una preferente atencion á su aumento, visto que se necesita para el armamento en tiempo de guerra de todas las torpederas un personal mucho mas numeroso del que poseemos y mas que todo que tenga la experiencia necesaria del manejo de las delicadas máquinas, experiencia que solo se adquiere con la contínua práctica.

En resumen, señor gefe, puedo con toda satisfaccion comunicar á V. S. que al terminar el presente año, si la Superioridad tiene á bien dispensarme la conveniente ayuda, quedará definitivamente organizada la defensa móvil de la Direccion de Torpedos, pudiendo dedicarse entonces á la organizacion de la defensa fija toda vez que sean aprobados los planos y proyectos que de carácter reservado he tenido el honor de presentar hace dos años.

Digitized by Google

Una vez que me reciba de la «Chacabuco» pienso instalar á su bordo todo el personal de Oficiales del Apostadero, la compañia de torpederos y la compañia de aprendices foguistas.

Estos últimos podran, gracias á la presencia de los torpederos en el mismo apostadero, recibir una instruccion práctica contínua debida á las salidas frecuentes de torpederas, de suerte que confio que dará excelentes resultados siempre que se reclute con *electismo* el personal á instruir.

Comision de Torpedos.—La comision de torpedos que funciona en Europa á las órdenes del teniente de navio D. Manuel Barraza, tiene ya muy adelantadas sus tareas, debiendo muy en breve llegar la primera remesa de torpedos que se encargó á la casa de Whitehead.

Estos torpedos de 5.m y 3.m 50 realizaron notables adelantos en cuando á alcance y precision.

Los mecánicos y oficiales que ahí se encuentran siguen con empeño los trabajos y perfeccionan sus conocimientos en el arma, de suerte que cuando regresen á esta, vendrán á aumentar el número de especialistas en el arma.

Dios guarde á V. S.

Manuel José Garcia.

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DE LA ESTACION Y APOSTADERO DE TORPEDOS EN LA PLATA

Digitized by Google

Digitized by Google

Apostadero de La Plata, Abril 20 de 1893.

Sr. Gefe de la Direccion General de Torpedos, Capitan de Fragata D. Manuel J. Garcia.

Cumplo con el deber de someter á la consideracion de Vd. la Memoria de este Apostadero, correspondiente al año administrativo último, que será muy breve á consecuencia de no haber podido funcionar con regularidad, debido á la falta de elementos para su formacion desde un principio, la dificultad en conseguir personal, y las diversas comisiones que he desempeñado como Gefe interino de la Estacion Central de Torpedos y luego el comando del Torpedero de Division «Espora» durante su última recorrida general que me han privado de prestar la debida atencion al Apostadero, sin embargo con la cooperacion y actividad del señor Teniente de Navio Mariano Saracho, encargado interino, se pudo formar un pequeño personal que actualmente se encuentra abordo de la cañonera «Paraná» que fué recibida para el Apostadero en el mes de Abril del año ppdo., este personal va completándose poco á poco, á pesar de las grandes dificultades que hay para conseguir gente de tropa.

Dios guarde á Vd.

GUILLERMO SCOTT.

Digitized by Google

Estacion y apostadero de torpedos en La Plata.

ESTACION DE TORPEDOS

En cuanto á la Estacion de Torpedos cuya organizacion figura en el Decreto de creacion de la Direccion General en 1891, el señor Gefe conoce las causas que han imposibilitado llevar á la práctica su formacion, una de ellas, lo inadecuado del terreno destinado primitivamente por el S. G. para ese objeto y cuya necesidad es tan sentida para atender el material de 1ª clase tan valioso, adquirido en 1891.

Mas tarde viendo la dificultad para utilizar el terreno mencionado, sobre el Rio Santiago, por ser sumamente bajo y anegadizo, se gestionó ante el Gobierno de la Provincia y consiguió la cesion de un terreno sobre la Isla de Santiago de unos 130^{mt} de frente al Sud, sobre el mismo Rio por 500^{mt} de fondo lindando por el Este con el Puerto Intermedio y que reune todas las condiciones necesarias para la construccion de una Estacion de Torpedos.

APOSTADERO

Una vez terminada la recorrida general del Torpedero de Direccion «Espora» pasó á formar parte de la Flotilla en La Plata de la cual me hize cargo nuevamente á principios de Febrero del presente año.

Con el objeto de aliviar en algo á la Estacion Central y formar definitivamente el Apostadero con el material de 1ª clase que le corresponde, el 7 de Febrero último quedó compuesta de las siguientes embarcaciones: Torpedero de Division «Espora,» Cañonera «Paraná,» Ponton «Martin Garcia» (inútil),

Digitized by Google

Torpedero de Mar «Comodoro Py» y torpederas de 1ª clase «Jorge» y «Pinedo» habiendo sido antes recorridas y limpiadas en el dique de San Fernando.

El resto de las torpederas de 1ª clase no han sido incorporadas por estar aun de recorridas en la Estacion Central y además la falta de personal en el Apostadero para poder atenderlas.

Desde Febrero, pues, quedó el Apostadero en condiciones de responder más ó menos al objeto de su formacion y principió á ser más activo el movimiento, comenzando los ejercicios de torpedos semanalmente, tan interesantes como instructivos y cuyos detalles se consignan más adelante.

EJERCICIOS DE TORPEDOS

PRACTICADOS POR LAS LANCHAS «PINEDO» Y «JORGE»

El 7 de Marzo ppdo. se efectuó el primer lanzamiento de torpedo con la Torpedera «Pinedo» cuyo mando fué confiado al Alferez de Navío D. Florencio Dónovan. A la 1 p. m. del dia mencionado se zarpó de este Apostadero, siguiendo rumbo por la Canal de entrada hácia afuera de los malecones de la Ensenada, donde se efectuó el lanzamiento.

En la pequeña Ensenada que forma el malecon Sud con la costa, en una profundidad de tres brazas de agua se fondearon dos boyas que sirvieron de blanco distanciadas una de otra la eslora aproximada de un barco de 60 metros.

El primer lanzamiento fué hecho con el torpedo corto de popa á la distancia de 400 metros, navegando la Torpedera á razon de 16 millas por hora.

Se lanzó el torpedo por la amura de babor dándole al tubo la correccion de 12º hácia proa, en caza (se hizo fuego con el tubo de estribor). Este torpedo se desvió un poco á la izquierda, parando como á unos 10 ó 12 metros al costado de la primer boya.

Digitized by Google

El 2º lanzamiento se hizo con el torpedo de proa á la distancia de 400 metros y con la velocidad de la Torpedera de 16 millas; este fué un excelente tiro pasando el torpedo como unos cinco metros á la izquierda de la boya.

Una vez pescados los torpedos y las boyas que sirvieron de blanco regresamos al Apostadero á las 3 p. m.

PRIMER LANZAMIENTO (dia 7 de Marzo)

BALANCEO						PREPARACION Y LANZAMIENTO						
Torpedo de costado	*Nº del torpedo*	*Posicion del torpedo*	*Fijacion*	*P. A. popa*	*P. A. proa*	*Presion*	*Profundidad*	*Distancia*	*Regulador*	*Inmobilizacion*	*Blanco*	*Velocidad de la torpedera*
Torpedo modelo 3 mt. 45 cent.º	3803	Horizontal		— 2	+ 2	45 atm.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4 dientes	Izquierda	16 m.
		Pta. arriba	— 17	— 55	— 55							
		Pta. abajo		+ 4	+ 4							
Torpedo proa modelo 5 mt.×065)	3719	Horizontal		— 6	+ 7	45 atm.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7 dientes	Blanco	16 m.
		Pta. arriba	+ 17	— 14	— 12							
		Pta..abajo		+ 14	+ 14							

El 21 del mismo mes se cargaron de nuevo los torpedos de la «Pinedo» á la presion de 45 atmósferas, dia que se efectuó el 2º lanzamiento hecho por el Alferez de Navío, D. Carlos F. Gonzalez. Como en el ejercicio anterior se zarpó de este Apostadero á la 1 p. m. hácia afuera de los malecones de entrada y en la misma ensenada se fondearon las boyas que sirvieron de blanco, distando una de otra la eslora de un barco de 70 metros. El primer lanzamiento del torpedo corto de popa fué hecho en las mismas condiciones que el primero efectuado; es de-

Digitized by Google

cir, una distancia del blanco de 400 metros, con la velocidad de la Torpedera á 16 millas, con el mismo tubo y por la misma amura. Este torpedo volvió á desviar un poco á la izquierda, pasando como unos 12 metros al costado de la boya. El 2º lanzamiento hecho con el torpedo de proa, se hizo á la distancia de 400 metros, siendo un tiro excelente igual al efectuado el dia 7.

SEGUNDO LANZAMIENTO (dia 21 de Marzo)

	BALANCEO					PREPARACION Y LANZAMIENTO						
Torpedo de costado	*Nº del torpedo*	*Posicion del Torpedo*	*Fijacion*	*P. A. popa*	*P. A. proa*	*Presion*	*Profundidad*	*Distancia*	*Regulador*	*Inmovilizacion*	*Blanco*	*Velocidad de la torpedera*
Torpedo de popa	3803	Horizontal	−7	−2	+2	45 atm.	2 m/	400 m/m	4 dientes	4 dientes	Izquierda	16 m.
		Pta. Arriba		−5'5	−5'5							
		Pta. Abajo		+4	+4							
Torpedo de proa	3719	Horizontal	+17	−6	+7	45 atm.	2 m/	400 m/	7 dientes	7 dientes	Blanco	16 m.
		Pta. Arriba		−14	−14							
		Pta. Abajo		+14	+14							

El 28 del mismo mes se cargaron de nuevo los torpedos de la «Pinedo» á la presion de 50 atmosferas para efectuar el 3er lanzamiento del mes. Esta vez como en la anterior se zarpó del Apostadero á la 1½ p. m. yendo la lancha á mis órdenes y en la misma Ensenada donde se efectuaron los lanzamientos anteriores se fondearon las boyas que sirvieron de blanco, distanciada una de otra la eslora aproximada de un barco de 50 metros. Esta vez el torpedo corto de popa fué lanzado por el tubo de babor y por la misma mura con una correccion de 20º

Digitized by Google

hácia proa en caza; la lancha navegaba á razon de 16 millas. Como en los ejercicios anteriores, este torpedo se desvió por 3ª en un plano de tiro, pasando á la izquierda de la boya, como á unos 10 metros próximamente.

Pescado el torpedo se comprobó que habia un escape de aire por la válvula de retencion; una de las causas que mas actúa sobre el torpedo para hacerlo desviar en su tiro.

El torpedo de proa fué lanzado á la distancia de 400 metros, navegando la torpedera 15 millas, este, fué un tiro tambien excelente, habiendo parado el torpedo una distancia mínima de tres metros á la izquierda de la boya.

TERCER LANZAMIENTO (dia 28 de Marzo)

BALANCEO						PREPARACION Y LANZAMIENTO						
Torpedo de Costado	*Nº del Torpedo*	*Posicion del Torpedo*	*Fijicion*	*P. A. prot*	*P. A. prot*	*Presion*	*Profundidad*	*Distancia*	*Regulador*	*Inmovilizacion*	*Blanco*	*Velocidad de la Torpedera*
Torpedo de popa	3803	Horizontal Pta. Arriba Pta. Abajo	—1'7	—2 —5'5 +4	+2 |	50 atm.	2 m/	400 m/	4 m/m	4 dientes	Izquierda	16 m.
Torpedo de proa	3719	Horizontal Pta. Arriba Pta. Abajo	—1'7	—7 +14 +14	+7 —12 +4	50 atm.	2 m/	400 m/	4 m/m	7 dientes	blanco	16 m.

El dia 4 del presente mes se volvieron á cargar los mismos torpedos de la «Pinedo» á la presion de 45 atmósferas para efectuar el 4º lanzamiento y verificar el torpedo corto de popa, esta vez iba la lancha al mando del Alferez de Navío D. Julian Iriza oficial del caza torpedera «Espora». Como en los

Digitized by Google

anteriores ejercicios se zarpó del costado de la «Paraná» á la 1 p. m., hácia fuera de los malecones y en la Ensenada como los dias anteriores, se fondearon las boyas que sirvieron de blanco, distanciada una de otra la eslora de un barco de 60 metros.

Este lanzamiento del torpedo de popa, se hizo con la lancha parada á la distancia de 400 metros y se pudo verificar que el torpedo perdia aire por la válvula de retencion, como ya lo he mencionado en el 3er lanzamiento.

Se lanzó el torpedo con el tubo de estribor y por la misma banda, este salió en su plano de tiro recorriendo un trayecto de unos 250 á 300 metros proximamente, donde se desvió y formó un arco de círculo fuera de la boya.

El lanzamiento del torpedo de proa se efectuó como en los tiros anteriores á la distancia de 400 metros y con la velocidad de la lancha de 15 millas, siendo un tiro excelente como los anteriores. Pescados los torpedos y las boyas se regresó al Apostadero á las 3 p. m.

CUARTO LANZAMIENTO (dia 4 de Abril)

BALANCEO						PREPARACION Y LANZAMIENTO						
Torpedo de costado	*Nº del torpedo*	*Posicion del torpedo*	*Fijicion*	*P. A. popa*	*P. A. proa*	*Presion*	*Profundidad*	*Distancia*	*Rapidez*	*Inmovilizacion*	*Blanco*	*Velocidad de la torpedera*
Torpedo lateral	8033	Horizontal	— 1'7	— 2	+ 2	45 atm.	2m/	400m/	4m/m	4 dientes	Izquierda	0.
		Pta. arriba		— 55	— 55							
		Pta. abajo		+ 4	+ 4							
Torpedo de proa	3719	Horizontal	+ 1'7	— 6	+ 7	45 atm.	2m/	400m/	4m/m	7 dientes	Blanco	12 m.
		Pta. arriba		— 14	— 12							
		Pta. abajo		+ 14	+ 14							

Digitized by Google

El dia 11 de Abril se pasaron los torpedos de la lancha Comodoro «Py» á la torpedera «Jorge», lancha que entraba de ejercicio para los lanzamientos de torpedos, se cargaron estos á la presion de 50 atmósferas para efectuar el 5º lanzamiento del mes.

Como los demas ejercicios se zarpó del costado de la «Paraná» hacia afuera de los malecones y en la misma Ensenada que se hicieron los ejercicios anteriores, se fondearon las boyas, distanciada una de otra la eslora de un barco de 80 metros El lanzamiento del Torpedo de popa fue hecho con la lancha parada con el tubo de estribor y por la misma banda, este torpedo salió en su plano de tiro recorriendo un trayecto de unos 300 metros, punto aproximado donde se desvió de su plano describiendo un arco de círculo fuera de la boya á que iba dirijido.

Este Torpedo como el de la «Pinedo» tiene pérdida de aire por la válvula de utencion.

QUINTO LANZAMIENTO (dia 11 de Abril)

BALANCEO						PREPARACION Y LANZAMIENTO						
Torpedo de costado	*Nº del torpedo*	*Posicion del torpedo*	*Fijacion*	*P. A. popa*	*P. A. proa*	*Presion*	*Profundidad*	*Distancia*	*Regulador*	*Inmovilizacion*	*Blanco*	*Velocidad de la torpedera*
—	3786	Horizontal	— 1'7	— 2	+ 2	50 atm.	2m/	400m/	4m/m	4 dientes	Izquierda	0.
		Pta. arriba	— 5'5	— 5'5	— 5'5							
		Pta. abajo	—	+ 4'5	+ 4'5							
—	3715	Horizontal		— 6'5	+ 7'5	50 atm.	2m/	400m/	4m/m	7 dientes	Blanco	12 m.
		Pta. arriba	+ 1'7	— 15	— 14							
		Pta. abajo		+ 13	+ 14							

Digitized by Google

El lanzamiento del Torpedo de proa fué hecho con la lancha en movimiento navegando ésta á razon de 12 millas. Como en las anteriores fué un tiro excelente pasando á la izquierda de la boya una distancia mínima de 5 metros.

Una vez pescados los torpedos y las boyas se le dió una corrida á la lancha hácia la Ensenada, regresando á este Apostadero á las 5 45m p. m.

El dia 18 de Abril se efectuó el 6º lanzamiento de torpedo con la Torpedera de 1ª clase «Jorge».

El torpedo lateral de popa (babor) fué lanzado á estribor á una distancia del blanco de 400 metros, este pasó á la derecha del blanco como á una distancia de 30 metros, en este lanzamiento la Torpedera

SESTO LANZAMIENTO (dia 18 de Abril)

BALANCEO						PREPARACION Y LANZAMIENTO						
Torpedo de costado	*Nº del torpedo*	*Posicion del torpedo*	*Fijacion*	*P. A. popa*	*P. A. proa*	*Presion*	*Profundidad*	*Distancia*	*Regulador*	*Inmovilizacion*	*Blanco*	*Velocidad de la torpedera*
Tubo de estribor laterales	3786	Horizontal		— 2	+ 2	50 atm.	2m/	4 m/m	4m	5 dientes	un poco á la derecha de la 1ª boya (3 mt.)	15 m.
		Pta. arriba	— 1'7	— 5'5	— 5'5							
		Pta. abajo		+ 4'5	+ 4'5							
Tubo de babor torpedos	3803	Horizontal		— 2	+ 2	50 atm.	2m/	4 m/m	4m	5 dientes	Muy á la derecha del blanco	16 m.
		Pta. arriba	+ 1'7	— 5'5	— 5'5							
		Pta. abajo		+ 4	+ 4							
Torpedos de pro...	3715	Horizontal		— 2	+ 2	+ 2				7 dientes	Blanco	15 m.
		Pta. arriba	+ 1'7	— 5'5	— 5'5	52a tm.	2m/	4 m/m	4m/.			
		Pta. abajo		+ 4'5	+ 4'5							

Digitized by Google

navegaba á razon de 15 millas y la correcion del tubo fué de 11° El torpedo lateral de estribor á popa fué lanzado á la distancia de 400 metros del blanco y por la banda de babor, este torpedo pasó 3 metros á la derecha de la primer boya, no obstante de habérsele dado la correcion del tubo lanza torpedos de 20° á proa en caza, navegando la lancha á razon de 15 millas.

El torpedo de proa fué lanzado á 400 metros, distancia del blanco como á unos 10 á 12 metros de la boya.

Feb'ro 8—Se puso una junta nueva á la popa del cilindro de media presion. Se destaparon los cilindros de la máquina del timon poniendo junta nueva á la tapa y empaquetadura á los vástagos.
Se puso una junta nueva á la caja de válvula de la bomba de circulacion y otra al caño de vapor del destilador.

Feb'ro 9—Se puso empaquetadura á la válvula de alta presion de la máquina principal.

Febr'o 13—Se desarmó el movimiento de alta presion de la máquina principal para limar los agujeros de prensa estopa, encontrándose la válvula de distribucion en perfecto estado.

Feb'ro 15—Se desarmó la bomba de aire y alimentacion para revisar las válvulas, encontrándose en buen estado.

Feb'ro 16—Se vació la caldera y desagotó la centina del cuarto de la misma.

Feb'ro 22—Se colocaron las puertas de mámparos de todos los compartimentos y se esmerilló la válvula de comunicacion de la caldera.

Feb'ro 23—Se esmerilló la válvula de comunicacion de la máquina principal y se recibió la inyeccion principal del condensador.

Digitized by Google

Feb'ro 24—Se hizo una tuerca para la cruceta de la bomba de la circulacion.

Marzo 2 —Lavado de pinturas en los compartimentos de máquina y caldera y se preparó para salir.

Marzo 7 —Se encendieron los fuegos á las 5.30m a. m. zarpamos del fondeadero á hacer lanzamientos de torpedos á la 1 p. m. regresando á las 4 30m p. m.

CONSUMOS

Con fuegos retirados 7.30m

Carbon.....	250 kilos	marcha ¾ fuerza
Id	100 »	
Aceite de Olivo.	6 »	
Estopa.....	1 »	

PRESIONES Á QUE NAVEGAMOS

Manómetro de presion á la Caldera de 100 á 120 libras.

Manómetro de media presion de 20 á 25 libras.
» » baja » » 0 » 0 »
Indicador del vacío del condensador 20 pulgadas.
Revoluciones dadas à media fuerza. 120 por minuto
» » » toda fuerza... 240 «
Millas navegadas..... 20
Marcha sin novedad.

Marzo 10—Se cargó el horno de la caldera.

» 14—Se encendieron los fuegos á las 2.30 a. m. zarpamos de este Apostadero con direccion á la Division de Torpedos del Tigre á buscar la Torpedera «King» à las 5.30 a. m., llegando al Tigre á las 12.45 p. m. fondeando en la rada exterior á las 2 p. m. por tener averías en la cal-

Digitized by Google

dera de la Torpedera «King». Recibimos del Ariete Torpedero «Maipú» 2000 kilos carbon.

Mayo 15 —Salimos à las 6 30 p. m. llevando á remolque la Torpedera «King» con direccion á este Apostadero llegando á las 10.45 a. m.

CONSUMOS

Carbon	5000	kilos
Aceite de Olivo	12	»
Estopa	0,5	»
Aceite de Colza	2	»

PRESIONES Á QUE NAVEGAMOS

Manómetro de presion de la Caldera de 100 á 120 libras.

Manómetro de media presion de 20 á 25 libras.

» » baja » » 010 pulgadas.

Indicador de vacío del condensador 20 »

Revoluciones dada por la máquina de 100 á 240 pulgadas.

Millas navegadas 120.

Marcha sin novedad.

Marzo 16—Se destapó el condensador para revisar la tubería, encontrándose atascados gran cantidad de tubos del resultado de la baradura del dia 6 de Febrero en el Rio Lujan.

Marzo 17—Limpieza en la tubería del condenzador y se destaparon los cilindros y las válvulas de distribucion para revisar las tuercas de los pistones, encontrándolos en buen estado.

Marzo 18—Se armó el condensador y se cargó el horno de la caldera.

Digitized by Google

Marzo 21—Se encendieron los fuegos á las 7 a. m. zarpamos del fondeadero para hacer lanzamiento de torpedos á la 1 p. m. regresando á las 5 p. m.

CONSUMOS

Carbon.....	1500 kilos
Aceite de olivo.....	5 »
Estopa.....	0.5 »

PRESIONES Á QUE NAVEGAMOS

Movimiento de caldera de	100 á 120 libras
« de media presion de	20 á 25 «
« « Baja	0.10 pulgadas
Indicador de vacio de condensador	25 «
Revoluciones á media fuerza	120 por minuto
« « toda «	240 «
Millas navegadas	20

Marzo 22—Se puso junta nueva á la válvula de comunicacion de la máquina principal.

Marzo 27—Se cargó el horno de la caldera.

Marzo 28—Se encendieron los fuegos á las 7 h. y 30 m. a. m. zarpamos del fondeadero para hacer lanzamientos de torpedos á las 12 h. 20 m. p. m. regresando á las 4 y 20 p. m.

CONSUMO:

Carbon.....	1.500 kilos.
Aceite de olivo...	5 «
Estopa.....	0.4 «

PRESIONES Á QUE NAVEGAMOS

Manómetro de la caldera de 100 á 120 libras.
Id. « media presion de 20 á 25 «
Indicador de vacio del condensador 25 pulgadas.

Digitized by Google

Revoluciones á media fuerza	120 por minuto
Id. « toda «	240 «
Millas navegadas	20

Marzo 29 —Se destaparon las válvulas y cilindros para revisar las tuercas de los pistones encontrándolos en buen estado.

Abril 3 —Se cargó y preparó el horno de la caldera.

Abril 4 —Se encendieron los fuegos á las 7 a. m. zarpamos del fondeadero para hacer lanzamientos de torpedos á las 12 y 30 p. m. regresando á las 4 y 30 p. m.

CONSUMOS:

Carbon.....	1.500 kilos
Aceite de olivo....	5 «
Estopa.....	0.5 «

PRESIONES Á QUE NAVEGAMOS

Manómetro de la caldera de	100 á 120 libras.
« » media presion de	20 á 25 «
« « baja « «	0.10 pulgadas.
Indicador de vacio del condensador	25 «
Revoluciones á media fuerza	120 por minuto
Id. « toda fuerza	240 « «
Millas navegadas	20

Abril 5 —Se arregló los telégrafos de la máquina por funcionar mal.

Abril 7 —Se armó la bomba de compresion de aire.

Abril 13 —Se desarmó la barra de conexion de alta presion de la máquina principal para revisar los cojinetes y se están haciendo los tornillos de acero para los capinetes de la barra de conexion de la bomba de compresion de aire.

Digitized by Google

COMODORO «PY»

Durante el mes de Febrero se desarmaron las máquinas para la limpieza y se volvieron armar la caldera de popa y demás máquinas auxiliares.

CONSUMO DE MATERIAS GRASAS Y DE ENTRETENIMIENTO, DE LIMPIEZA HASTA LA FECHA

Estopa	4	«
Aceite de olivo	6	«
Kerosene	10	«
Aguarraz	2	«
Aceite colza	2	«
Pintura para máquinas y calderas	10	«

TORPEDERA « JORGE »

Febrero —Se destaparon y revisaron los cilindros y válvulas de destribucion, se desarmaron las bombas de circulacion y máquina del timon y ademas se hizo limpieza general en el departamento de máquina y caldera.

CONSUMO

Estopa	5	kilos
Aceite de olivo	2	«
« « colza	2	«
« « valvolina	2	«
Jabon	2	«
Soda	2	«

Marzo —Durante el mes se hizo recorrida general de las máquinas y limpieza.

Digitized by Google

CONSUMO

Kerosene	2 kilos
Estopa	2 «

Abril 10 —Se llenó la caldera y se cargó el horno.

Aáril 11 —Se levantó presion á los 6 a. m. zarpando de este apostadero á las 12 h. 40 m. p. m. para hacer lanzamientos de torpedos regresando á las 4 h. 45 m. p. m.

CONSUMOS

Carbon	1500 kilos
Aceite de olivo	6 «
Aceite de colza	1 «
Estopa	0.5 »

PRESION Á QUE NAVEGAMOS

Monómetro de la presion de la caldera de 100 á 110 libras.

Id. de media presion de 15 á 20 lbs.

Id. de baja presion 0 lbs.

Indicador de vacio del condensador 25 pulgadas.

Revoluciones dada por la máquina de 150 á 200 por minuto.

Millas navegadas 50.

Abril 18 —Se levantó presion á las 7 a. m. zarpando de este apostadero á la 1 h. 20 m. p. m. para hacer lanzamiento de torpedos regresando á las 4 p. m.

CONSUMOS

Carbon	1500 kilos
Aceite de olivo	6 «
Aceite de colza	15 «
Estopa	0.5 «

Digitized by Google

PRESION Á QUE NAVEGAMOS

Manómetro de presion de la caldera de 100 à 120 libras.

Manómetro de media presion de la caldera de 15 á 20 libras.

Manómetro de baja presion de la caldera de 0.

Indicador de vacío del condensador 26 pulgadas.

Revoluciones dada por la máquina de 200 á 260 por minuto.

Millas navegadas 20.

TORPEDERA «KING»

Marzo 14—Hasta la fecha se hicieron los siguientes trabajos:

Se sacó la tapa de la caja de humo se sacaron 3 tubos y se sustituyeron por otros tres nuevos.

Se desarmaron las bombas de agua y alimentacion, se ajustaron los cojinetes y se volvieron armar las bombas antes mencionadas.

Se destaparon los cilindros de la máquina principal, se limpiaron y volvieron armar.

Se continúa rascando el horno y caja de humo de la caldera.

CONSUMO DE ENTRETENIMIENTO Y LIMPIEZA

Estopa	4	kilos
Kerosene	4	»
Aceite de olivo	5	»
Soda para lavado de pintura	1	»
Jabon	5	»

Digitized by Google

CARBON CONSUMIDO DE LA PILA DE LA CAÑONERA «PARANA»

Carbon..... 3500 kilos

ENTRETENIMIENTO Y LIMPIEZA

Estopa.....	3	kilos
Aceite de oliva.....	2	»
» » colza.....	2	»
Jabon.....	3	»

Todo este consumo hecho en la «Paraná» es desde el dia 7 de Febrero del corriente año hasta la fecha.

TRABAJOS EFECTUADOS

EN ESTE APOSTADERO DESDE EL DIA 15 DE JUNIO DE 1892 HASTA EL 18 DE ABRIL DE 1893.

Junio 15 —Fondeó la «Paraná» al lado del Ponton «Martin Garcia» que se encuentra en el Rio Santiago Puerto La Plata, quedando bien seguro al costado de él.

Oc'bre 21 —Se cambió de fondeadero la Cañonera «Paraná» y el «Martin García» del Rio Santiago á la Canal intermedio, tomándose dicho barco con la proa S.E. quedando con 5 grilletes á babor de la proa del Ponton «Martin Garcia» por la popa á estribor de la «Paraná» 6 grilletes de la cadena con un anclote pequeño hecho firme en tierra, dejando así libre el tránsito para la navegacion, estos barcos estaban acoderados por medio de cadenas quedando así mas seguros.

Digitized by Google

Oc'bre 29—Se empezó á construir un muelle en el terreno de la Division de Torpedos de La Plata. habiéndose terminado el 1º de Enero de 1893, teniendo 18 metros de largo y 4 metros de ancho, todo estb fué hecho con los pocos elementos que contaba el ponton «Martin Garcia». Los trabajos que se efectuaron durante el tiempo pasado, fueron rascarse el sollado de marineria, blanquearse y pintarse todos los lados para dejarlo en estado higiénico, se arregló todos los toldos del barco, se arregló el velámen de todos los botes haciéndolos nuevos, pues estaban todos en estado deplorable.

Enero 1º—Se calafateó todo el barco, pues se llovia por todos lados.

El carpintero arregló todos los botes, pues se encontraban en un estado poco usables para el servicio. Se hizo un camarote en cubierta, una sala de armas y una despensa para los víveres.

Se pintó todo el barco de popa á proa, calado, etc.

El herrero arregló todas las cocinas, hizo muchos trabajos de herreria para el barco que eran muy necesarios. Se rascó las calderas y caja de humo y se hizo limpieza de máquina.

El armero desarmó los dos cañones de 15 centímetros dejándolos en estado de hacer fuego en el momento que se desea.

Durante el tiempo que se midió el terreno de la Division, se le prestó ayuda de marineros pertenecientes á la division.

Enero 3 —Llegó la Torpedera «Alerta» quedando fondeada por la proa de la «Paraná» viniendo abordo el personal completo, des-

Digitized by Google

pues de ese dia en adelante se limpió bien y pintó dicha Torpedera.

Febrero 8—Llegó la Torpedera «Jorge» al mando del Alferez de Navio D. Cárlos J. Gonzalez, la «Py» y «Pinedo» se amarraron por la popa de la «Paraná», pasándose abordo de la «Paraná» todo lo correspondiente á las Torpederas.

El contramaestre de la tripulacion se ocupó en arreglar y amarrar las Torpederas «Py» y «Pinedo», se amarraron por la popa de la «Paraná», una vez así se pudo fondear la «Jorge» repartiéndose la gente hasta la fecha con el fin de tener en completo aseo las torpederas y cañonera «Paraná».

El maestro carpintero durante esta fecha arregló los chinchorros de los torpederos, trabajó en el muelle, colocó puertas á camarotes, hizo varios agujeros para desagüe, hizo 2 ruedas para el torno de la máquina, una mesa para la maestranza y calafateó el buque.

El armero se ocupó en arreglo de armas y limpieza de artilleria.

Marzo 15—Llegó á este Canal intermedio la Torpedera «King», pues la traia á remolque la Torpedera «Pinedo» por haber sufrido durante el trayecto varios desperfectos á causa de haberse reventado dos tubos de la caldera.

Una vez en ésta se procedió como con las demás arriba expresadas.

Los señores maquinistas, guarda-máquinas y foguistas, se ocuparon en los trabajos y aseo de las Torpederas, para así tenerlas listas en los dias de ejercicios.

Con fecha 11 de Abril se sacó el pon-

Digitized by Google

ton Martin Garcia, á la parte Rio Santiago, pues estaba en un estado nada higiénico. Abordo de la cañonera «Paraná» se sigue con el arreglo y limpieza de ella.

ESTADO SANITARIO

En general el puerto y el fondeadero son higiénicos y se conservaria su agua en mejores condiciones si existiese mas atencion por parte de las autoridades, en recorrer con frecuencia los Canales y hacer el saneamiento prolijo que se requiere.

Este último verano ha sido motivo de repetidas quejas por parte del que suscribe, el abandono de las autoridades en dejar flotar por el espacio de semanas, caballos, perros y otros animales muertos, cuyas miasmas saturaban el aire y perjudicaban el agua, sobre todo la del puerto intermedio en donde la corriente es insignificante.

Debido á estos descuidos, puede atribuirse el desarrollo rápido de la fiebre tifoidea entre el personal del apostadero, que en menos de quince dias se tubo que enviar cinco atacados al Hospital Militar.

El servicio médico ha sido atendido este año con bantante regularidad y debido al interés de los señores cirujanos Picado y Bejarano, se ha mejorado mucho el estado higiénico del apostadero.

Sin embargo se siente cada dia mas la necesidad de una enfermeria bien instalada para poder atender debidamente á los enfermos de esta reparticion, que el año próximo debe comprender mas ó menos un personal arriba de 300 hombres.

Actualmente hay un 10 % de enfermos que son los atacados de fiebre y se asisten en el Hospital Militar.

Digitized by Google

CONTABILIDAD Y ADMINISTRACION

Debido á la falta de un Comisario Contador que se ocupase de la contabilidad y administracion de la reparticion, ésta está completamente descuidada y además han faltado siempre los libros, planillas y útiles, apesar de haberlo solicitado repetidas veces de la superioridad.

PERSONAL

La dificultad de conseguir este elemento ha sido causa de que nunca se ha podido completar el número segun asigna el presupuesto y solo con la mitad se ha atendido hasta hoy el material del apostadero, es esto tambien una de las causas, por las cuales no se han incorporado el resto de los Torpederos que corresponden.

La mayor parte del personal marinero se compone de gente del país y los menos son estrangeros que ingresan en calidad de foguistas.

RESÚMEN

Teniendo en cuenta que solo hacen dos meses y medio que funciona con mas ó menos regularidad el Apostadero no se ha descuidado la instruccion del personal, habiéndose efectuado con toda felicidad y buenos resultados seis ejercicios (uno de ellos con personal del Torpedero «Espora») en que se han lanzado 13 torpedos de los cuales 8 han hecho blanco.

Dada la circunstancia de que se ha operado con personal completamente ageno al manejo de este nuevo material, creo que los resultados obtenidos son dignos de tenerse en cuenta, habiéndose solo

Digitized by Google

consumido unas 13 toneladas de carbon y recorrido con torpederos mas de 250 millas.

Me es grato recomendar á la superioridad la buena voluntad é interés demostrado por el personal de Oficiales á mis órdenes, como así mismo el personal subalterno que debido á esta circunstancia se está adelantando rápidamente en la maniobra con Torpederas y en el manejo de un arma tan delicada como caprichosa.

GUILLERMO SCOTT.

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DEL

Torpedero de Division «ESPORA»

CORRESPONDIENTE Á 1892—1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Abril 20 de 1893.

... la Direccion Gral de Torpedos, Capitan ...ta, D. Manuel J. Garcia.

...l honor de elevar á esa Direccion Gene... ...oria del año adminstrativo ppdo.
... se verá que debido á la recorrida gene... ...ado al barco que ha durado mas ó menos ...es, fuera de otros trabajos indispensables ...carlo en las condiciones debidas, no se ha ...fectuar con regularidad los ejercicios que ...den, sin embargo de no haber descuidado ...ible la instruccion de la gente.
...nto al personal subalterno de cubierta, es ... argentino, no siendo así el personal de ... debido á la circunstancia de que es casi ... obtenerlo aun mismo siendo extranjeros. ...cion segun presupuesto está actualmente ...

...sciplina y conducta en general de la gente ...buena y su disposicion y buena voluntad en ...ajos no ha dejado nada que desear.
...leserciones y faltas han sido muy escasas, ...la mayor parte del personal con antigüedad ...menos de dos años à bordo.

...guarde Vd.

EDUARDO QUESNEL.

Digitized by Google

Memoria del Torpedero de Division «Espora»

RECORRIDA GENERAL

El 27 de Diciembre del año próximo pasado, cumpliendo lo ordenado por la Superioridad, entró el buque al dique de San Fernando á objeto de limpiar sus fondos, pudiendo notarse que estos se hallaban en muy mal estado de conservacion, habiendo planchas en que la oxidacion habia producido picaduras de mas de un y medio milímetro de profundidad.

En los extremos del buque era donde mas notable era la oxidacion, en las amuras especialmente.

Se rascaron los fondos rellenando las juntas de las planchas y en los huecos de las partes oxidadas con masilla de patente, dándose cuatro manos de minio al casco en su obra viva.

Habiendo salido del dique en Enero diez y seis del corriente año, se continuó rascando el costado en su parte de obra muerta, pintándolo despues de haberle dado una doble mano de minio.

De los cuarenta y dos compartimentos estancos que tiene el buque se hizo una prolija recorrida, rascando la superficie oxidada, dándoles una doble ó triple mano de minio y ademas otra de pintura color apropiado; habiendo tenido una atencion especial por las Santa Bárbara.

Habiéndose con motivo de esta recorrida general levantado un inventario general de todas las existencias de abordo para completar el deficiente que existia, y el cual ha sido elevado á la Superioridad.

Mayo 3 —Se zarpó del Pozo, frente á Palermo, con la «Rosales» y fondeamos frente á puerta á Olivos, para esperar agua en la barra de Lujan.

Mayo 4 —Zarpamos de frente á Punta Olivos y

Digitized by Google

navegamos en demanda del Rio Lujan, en donde fondeamos á las 11h 45m a. m. Zarpamos de aquí á las 2h 30m p. m. y á las tres nos amarramos frente á los Talleres de Marina.

Mayo 28 —A las 10h 15m minutos nos largamos del costado de la Chacubuco y fuimos á fondear frente al Capitan.

Mayo 30 —Zarpamos del Rio Lujan á las 10h a. m. y navegamos hasta las 11 que nos baramos en la barra; estuvimos varados hasta el 31 á las 8h 30m que safamos y fuimos á fondear al Pozo á las 12 m.

Junio 29 —A las 12h 40m zarpamos del Pozo y fuimos á fondear con la escuadra en la rada exterior.

Julio 10 —Se zarpó de la rada y entramos á la Boca, amarramos en la Dársena Sud á las 2h 30m.

Julio 13 —A las 4h 30m se zarpó de la Dársena, con órden de ir al Cabo Polonio, á buscar los náufragos de la «Rosales», á la 1h 45m p. m. se avistó el Cerro de Montevideo, á las 7h 25m se avistó la punta del Este, á las 11h p. m. el faro José Ignacio, á las 12h el faro Santa Maria y á las 3h 15m el faro Polonio, frente al que se bordejeo hasta las 7h 30m a. m. hora en que se fondeó en esta bahia.

Julio 14 —A las 9h 30m se volvió á zarpar y se navegó hasta las 4h p. m. que se fondeó en Maldonado.

Julio 15 —A las 9h 5m a. m. se zarpó de Maldonado y se navegó hasta las 5h 30m p. m. del 16 que se fondeó en Montevideo.

Julio 17 —A las 10h 30m se zarpó nuevamente de Montevideo, y á las 2h 10m p. m. se volvió á fondear en el mismo puerto para

Digitized by Google

zarpar enseguida para Buenos Aires á donde se llegó á las 7h a. m. del 18.

Agosto 6—A las 6h a. m. se zarpó de la Dársena y se navegó hasta la escuadra, fondada en la rada, donde tomamos fondeadero á las 8h a. m.

A las 3h 30m se zarpó nuevamente, navegando, en Escuadra con el «Patagonia» por punta de Indio, Montevideo y tomamos el puerto de Maldonado á las 11h 45m del 7.

Agosto 8—Se navegó haciendo evoluciones de 10h a. m. á 2h 30m p. m.

« 9—Se navegó de 2h 30m á 3h 25m para hacer ejercicios de torpedos.

« 13—Desde la 1h 20m p. m. hasta las 3h 40m p. m. se navegó, haciendo ejercicios de tiro al blanco con la artillería.

« 15—Se navegó de 1h 20m p. m. á 1 y 40 para hacer lanzamientos de torpedos.

« 16—De 10 y 15 a. m. hasta las 4. y 40 p. m se navegó haciendo evoluciones.

Agosto 18—Se navegó de 9 30m hasta las 4m p. m simulando ataques entre la Escuadra y las torpederas.

« 23—Se zarpó de Montevideo á las 12 y 30 p. m. y fondeamos en la rada de Bs. Aires á las 11 y 30 p. m.

Set'bre 21—A la 1 y 20 p. m. se zarpó de la rada y se navegó hasta las 3 y 20 que se fondeó frente á punta Olivos.

Set'bre 24—Se zarpó de Punta Olivos y se vino á fondear al Pozo.

Octubre 5—A las 5 y 20 se zarpó del Pozo y á las 6. 20m se fondeó en Punta Olivos.

Oct'bre 7—A las 8 45m se zarpó de Punta Olivos y á las 10 y 45 nos amarramos frente á los Talleres de Marina en el Rio Lujan.

Feb'o 7/93—A las 9 a. m. se zarpó del Lujan en de-

Digitized by Google

manda de la barra; á las 10 y 45 se fondeó en Punta Olivos y á las, 12 y 45 se zarpo nuevamente para La Plata, á donde llegamos á las 5 y 10 y fondeamos en el Rio Santiago.

DATOS DE LA MÁQUINA

Durante el mes de Mayo se navegó $11^h 30^m$ y se mantuvo fuegos retirados $216^h 30^m$.

En Junio se navegó 3^h y se mantuvo fuegos retidos 480^h.

En Julio se navegó 71^h y se mantuvo fuegos retirados 252^h.

En Agosto se navegó 67^h y se mantuvo fuegos retirados 556^h.

En Setiembre se navegó 4^h y se mantuvo fuegos retirados 259^h.

En Octubre se navegó 2^h y se mantuvo fuegos retirados 156^h, el dia 7 de Octubre del año próximo pasado habiéndose amarrado el buque frente á los Talleres de Marina en el Tigre, se dió comienzo al desarme de las máquinas para su revisacion y ajuste, el dia 27 de Diciembre con motivo de haber entrado el buque al dique de San Fernando se cambiaron todos los anillos y planchuelas de zinc de las diferentes tomas, descargues y válvulas que se hallan bajo de la linea de flotacion y que se hallaban inutilizados, lo mismo lo de los ejes propulsores, esmerflandose todas las válvulas y grifos. Se enderezó igualmente una de las palas de la helice de babor encontrada torcida.

En los meses que median de Diciembre á Abril del corriente año se ha continuado con el desarme y ajuste de las maquinas y rascando y pintando con una doble mano de minio las carboneras.

Faltando solo actualmente para la recorrida total de las veinte y una maquinas existentes abordo el

Digitized by Google

desarme de las bombas de incendio, circulacion y alimentacion lo que se terminará en los dias del corriente mes de Abril.

RELACION

DE LOS TRABAJOS EJECUTADOS EN LAS MAQUINAS Y CALDERAS DESDE EL MES DE OCTUBRE HASTA LA FECHA

Las dos Máquinas principales fueron completamente desarmadas; habiendo costado mucho trabajo para desarmar los émbolos, pues todos estaban demasiado ajustados á sus respectivos vástagos que parecia todo una sola pieza, en el de Baja Presion de Babor hubo que taladrar dos agujeros para conseguir sacarlo.

Los aros de los émbolos en bastante mal estado y adheridos completamente á estos á causa del aceite carbonizado, ha sido imposible sacarlos enteros y por lo tanto han sido reemplazados por nuevos de los de respuesto que existen abordo.

En las válvulas de distribucion de Alta Presion que son cilindricos se encontraron todos los resortes de los émbolos completamente consumidos por el óxido, los cuales se han hecho y colocados nuevos.

Los empaquetados metálicos de los vástagos en general, en mal estado, especialmente los de distribucion y cilindros de alta, ha habido que hacer resortes nuevos para estos, por estar inutilizados los que tenian.

La tapa del cilindro de Alta Presion de Estribor, grietada en una longitud de 0.^{m}020 en la corona que sirve de junta con el cilindro y que al levantarse se separó de este, fué reparada en los Talleres de Marina y al mismo tiempo se fundió una nueva que es, la que queda puesta, guardándose la vieja entre las piezas de respuesto.

Los patines de las guias han sido rellenados todos

Digitized by Google

con nuevo metal antifriccion por tener estos demasiado juego, trabajo que se hizo en los Talleres de Marina.

Todos los demas movimientos han sido ajustados abordo por el personal del buque.

Se desarmaron los cojinetes de empuje, encontrándose ambos en buen estado, se limpiaron y armaron nuevamente.

Se desarmaron completamente los dos condensadores, contando cada uno de ellos con 2275 tubos, los cuales fueron limpiados interior y exteriormente, habiéndose sacado de cada condensador 60 k^{s} de materias grasas.

Tiempos que las Calderas han tenido los fuegos encendidos

	PROA		POPA		NAVEGACION	
	E	B	E	B		
Marzo.....			228	228	11^{h} 30^{m}	
Junio.....			48	459	3^{h}	
Julio.....	192	192	72	288	71^{h}	(2 proa) 1 popa babor)
Agosto.....	472	472	151	151	67^{h}	(45 proa) 12 popa)
Setiembre..			263	239	4^{h}	
Octubre....			263	144	2^{h}	
Febrero....			158	187	7^{h}	
	664	664	1064	1710	165^{h}30^{m}	

Se desarmaron las bombas de aire y se limpiaron todas sus válvulas.

Digitized by Google

Se revisaron y limpiaron las cisternas de las bombas de alimentacion y se hicieron dos flotadores nuevos de metal para las mismas.

Se tornearon las dos válvulas de las máquinas principales.

Durante la estadía en el Tigre se colocaron en las calderas los grifos de estraccion de superficie, y se ha hecho un crik para la puerta de mámparo de las calderas de popa á la máquina.

Al dinamo, se le arregló un vástago de distribuidor que se habia roto funcionando.

Falta aún para revisar, las Bombas de Incendio, los ventiladores, las Bombas de compresion de aire para los Torpedos y las Bombas de circulacion y alimentacion.

ESTADO SANITARIO

El número de enfermos no ha sido este año mayor que el anterior y la mayor parte de ellos de enfermedades leves á escepcion de un dos por ciento que tuvieron que enviarse al Hospital Militar por ser imposible su curacion á bordo, dada la ninguna comidad en este buque para atender enfermos, aun siendo leves sus enfermedades; habiendo carecido la mayor parte del año del servicio médico propio.

CONTABILIDAD

La contabilidad del buque no ha sido llevada con regularidad por falta de Comisario y recien á principios del corriente año se ha conseguido que la Comisaria General de Marina enviase una comision para el arreglo de los libros, los que quedaron terminados últimamente.

Digitized by Google

EJERCICIOS É INSTRUCCION

Desde el 28 de Setiembre del año próximo pasado en que se efectuó el cambio de Comandante no ha sido posible efectuar los ejercicios con la regularidad debida, á causa de haber entrado el barco en reparaciones y recorrida general que ha durado hasta el mes de Febrero del presente, en que se principiaron nuevamente los ejercicios segun horario y con toda regularidad.

En cuanto á la instruccion de la tripulacion no se ha abandonado sino á cortos intérvalos, y se ha llevado adelante en lo posible en la misma forma en que se detalla en la Memoria del año anterior, distrayendo una hora y media diaria para darles clase de lectura y obligaciones militares bajo la vijilancia del Señor 2º Comandante y Oficial de Guardia.

Y me es grato manifestar el beneficio que reportan estas clases á la gente que al lado de sus tareas materiales, les sirve de distraccion y provecho un moderado ejercicio intelectual.

No acompaña esta Memoria las planillas de ejercicios de lanzamientos de Torpedos y tiro al blanco con artilleria, armas portátiles efectuado con motivo de la última escuadra de evoluciones en el mes de Agosto del año próximo pasado, por la brevedad de esta Memoria y por haber sido elevados á su debido tiempo á la Superioridad.

Digitized by Google

Digitized by Google

COMISARIA GENERAL DE MARINA

Digitized by Google

Digitized by Google

COMISARIA GENERAL DE MARINA.

Buenos Aires, Abril 10 de 1893.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina, Comodoro Don Rafael Blanco.

Tengo el honor de dirigirme á V. S. acompañando los cuadros demostrativos del movimiento de esta reparticion durante el año económico de 1892.

El movimiento de esta Comisaria General, ciñéndose como en los años anteriores á las prácticas establecidas por la ley de Contabilidad de la Nacion, ha tenido que ser lento y engorroso, no habiéndose podido servir á los buques y diversas reparticiones de la Armada con la rapidez y exactitud que en todas las marinas del mundo son la consecuencia de una buena administracion.

La citada ley de contabilidad, haciendo el trámite lento, dificulta siempre el buen servicio, sobre todo cuando hay que atender las necesidades de los buques destacados de este puerto y de las numerosas y lejanas sub-prefecturas marítimas.

El régimen establecido hoy, señor Comodoro, es la negacion mas completa de todo órden administrativo, de la buena fiscalizacion, y sobre todo de la buena calidad y baratura de todo lo que se provée á la Armada.

La lentitud en el trámite y las dificultades opuestas

Digitized by Google

por la ley citada, afectando directamente el crédito del gobierno, hace que el comercio mayorista no se presente á las licitaciones y que esta Comisaria General se vea obligada á adquirir artículos de clase inferior y á precios elevados.

No debo ocultar á V. S. que esta Comisaria General apesar de toda su buena voluntad y de la labor é inteligencia de que dá pruebas constantes su personal subalterno, no ha podido servir á la Armada como debia y podria hacerlo si otro fuera el régimen establecido para su marcha.

Los depósitos de esta reparticion, solo lo son en el nombre, pues no contienen nada de todo aquello que la armada necesita, ocurriendo con este motivo que cuando un buque debe partir y carece de algo para efectuarlo, hay que comprar en plaza lo que necesita, generalmente caro y de mala calidad y obligando esto al buque á demorar su salida, aun cuando el cumplimiento de su mision sea de carácter urgente.

Respecto del combustible, sucede lo mismo, no teniendo esta Comisaria General pontones en los principales puertos de la República destinados á proveer de carbon á los buques en viage.

Las numerosas y frecuentes reclamaciones que esta Comisaria General recibe de las Sub-prefecturas del Norte y Sud de la República, respectos de los víveres que son recibidos por ellas en menor cantidad de las que les corresponde y de la mala clase, son la prueba mas elocuente de lo que dejo expuesto.

El servicio pues, se hace mal y con positivo perjuicio para el gobierno y creo de mi deber el llamar muy seriamente la atencion de V. S. sobre lo que ocurre en el interés de remediarlo.

No se concibe, señor Comodoro, una Comisaria General de Marina sin depósitos bien provistos con que servir á la Armada, y no será posible jamás atender debidamente las necesidades de esta, si la reparticion á mi cargo no tiene la autorizacion para que en una fecha fija del año llame á propuestas

Digitized by Google

para proveer á sus depósitos de todo aquello que la Armada pueda necesitar durante el año.

La realizacion de este pensamiento puede revestir tres formar diferentes:

1ª Comprar en plaza al contado las telas, víveres, aceites y el material necesario.

2ª Sacar á licitacion esos artículos en una fecha fija del año económico.

3ª Adquirirlo todo en Europa.

La primera forma que permitiria la concurrencia del comercio mayorista, seria talvez la mas conveniente, sino representará de un golpe un desembolso fuerte para el Erario.

La segunda es más lenta y no concurririan á licitar sinó un limitado número de comerciantes á causa de las razones que he expuesto yá, de lentitud en el trámite y morosidad en el pago; siendo en mi opinion la forma mas conveniente de proveer á la Armada, la adquision en Europa, pero ella debe hacérse con escepcion de los víveres, de los paños, de los aceites y algunos artículos más, pues un interés nacional indica que estos deben adquirirse en el país con el fin de protejer sus industrias.

El material naval, los artículos de bazar y los destinados al consumo de las máquinas á vapor, debe en mi concepto, comprarse en Europa, por las ventajas que ello encierra en precio y calidad para el gobierno.

Las máquinas á vapor por ejemplo, de nuestros cruceros y torpederos rápidos, están muy distantes por lo perfecto de su construccion, de las que forman en movimiento á nuestros buques hace quince años y esas máquinas que son el principal factor de la victoria en la guerra moderna, exigen para dar el resultado que de ella se espera, que los artículos que ellas consumen en su conservacion y movimiento sean de superior calidad.

Y lo que digo respecto de los artículos para las máquinas, debo repetirlo respecto de las pinturas

Digitized by Google

destinadas á la conservacion de los fondos de los buques, asunto este de la más trascedental importancia, tratándose de embarcaciones de acero cuyas planchas por su pequeño espesor se debilitan considerablemente al ser corroidas por las aguas.

En virtud pues, de lo que acabo de exponer á V. S. consultando los intereses de gobierno y el mejor servicio de la armada, conceptúo de rigurosa necesidad que V. S. se digne acordar preferente atencion á las indicaciones que he tenido el honor de hacer en el interés de que la superioridad se sirva subsanar las deficencias apuntadas y que dejo concretada así: 1º Comprar los víveres, las telas y los aceites al contado, con destino á la Armada y Sub-prefecturas Marítimas de la República, debiendo depositarse todo en los almacenes de esta Comisaria General. 2º. Adquirir en Europa los artículos navales de bazar, de máquinas, conservacion y limpieza. 3º. Comprar el carbon en Inglaterra y depositarlo en pontones, en los principales puntos de la República, de modo que nuestros buques en viaje al recalar en aquellos puedan proveerse del combustible necesario el cual siempre será mas barato y de mejor clase, que el adquirido en el país.

El reglamento de administracion, contabilidad y consumo de la Armada, aprobado por superior decreto del mes de Abril de 1889 no ha podido ser puesto en vigencia, porque dicho reglamento está basado sobre el supuesto de que los depósitos de esta reparticion están provisto de todo cuanto necesita la Armada.

Esto pues, viene á probar que no son reglamentos lo que necesitamos hoy, sinó resoluciones Superiores complementarias que faciliten la aplicacion de los buenos reglamentos que poseemos y esas resoluciones son las que acabo de indicar á V. S.

Una vez los depósitos provistos, podría ese reglamento ser aplicado eficazmente con las pequeñas modificaciones que indique la experiencia.

Digitized by Google

La contabilidad abordo de los buques deja mucho que desear, por la falta de preparacion de una parte del personal administrativo, y aun cuando esta Comisaria General ha dedicado á este asunto su mayor interés ordenando una inspeccion prolija de los libros de los buques, utilizando al efecto los conocimientos y competencia del comisario de 1ª clase D. Manuel Gonzalez y Guijarro, no puede hasta hoy asegurar á V. S. que esa Contabilidad está al dia y llevada en debida forma, pues apesar del celo y laboriosidad de este oficial de administraccion, no ha podido aún concluir su cometido, pues este es improbo y delicado.

Una parte de los buques de la armada no tenian un inventario completo y ha sido necesario levantarlos, pues sin ellos es imposible una administracion ordenada.

Si V. S. se digna acordar su aprobacion á las ideas que acabo de exponer recabando de la Superioridad que sean llevadas á la práctica, se habrán remediado asi todos los defectos y dificultades que se oponen á la marcha regular de la reparticion á mi cargo.

Los cuadros que acompaño impondrán á V. S. del movimiento de las diversas secciones de esta reparticion por lo cual omito el repetir sus cifras aquí.

Dios guarde á V. S.

ENRIQUE VICTORICA.

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DEL

CUERPO DE SANIDAD DE LA ARMADA

1892-1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Abril 6 de 1893.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina Comodoro D. Rafael Blanco.

En cumplimiento de lo ordenado tengo el honor de elevar la memoria del Cuerpo de Sanidad de la Armada correspondiente al año económico ó administrativo de 1892 á 1893.

He procurado hacerlo lo mas conciso posible tanto al dar cuenta de lo acaecido en el año como al señalar las necesidades mas palpitantes que emerjen en el estado actual.

Esperando quiera V. S. elevarla á superior conocimiento, me es grato saludar al señor Gefe del Estado Mayor con el debido respecto.

Pedro Mallo.

Digitized by Google

Cuerpo de Sanidad de la Armada

Abril 8 de 1893.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina, Comodoro D. Rafael Blanco.

El movimiento en que han estado los buques de la Armada en el año trascurrido ha determinado á su vez el movimiento del Cuerpo de Sanidad que lo acompaña en todos los accidentes de su vida militar.

El Cuerpo de Sanidad mejora dia á dia sus condiciones y su personal y como característica mas inmediata tenemos que hacer constar un mejor servicio y mayor dedicacion á sus funciones en el elemento que ingresa, rivalizando con el que, sin la perversion contaminativa, existia ya y que ha servido de núcleo para la bonificacion que en él se opera.

Esta mejora tan acentuada es debida en gran parte á las condiciones en que ahora se encuentran respecto á su subsistencia y estabilidad. El Cuerpo de Sanidad comienza á ver en la medicina militar tan árdua y tan llena de privaciones como repleta de disgustos y peligros, una verdadera carrera en la que, si bien los sacrificios se cuentan por las horas, la satisfacion del deber cumplido para con la patria, y la humanidad y el compañerismo y amistad que se estrecha con los miembros ó ciudadanos distinguidos que componen la Marina Militar, se acentúa cada vez mas, lo que hace mas llevadera esa vida de aislamiento, de abnegacion y de peligros.

La organizacion misma en que va entrando la marina de guerra da gran estabilidad á este perso-

Digitized by Google

nal y es así como la medicina militar va tomando en nuestro país tan gran desenvolvimiento y afectuando tanto progreso.

A pesar de esto es dificil el reclutamiento del Cuerpo de Sanidad. Los sueldos que los nuevos presupuestos vienen asignando al Cuerpo, hacen como he dicho mas llevadera la vida porque dan como atender las necesidades mas imperiosas de ella pero distan mucho de atraer, porque los hombres de ciencia que han tenido que gastar tanto tiempo, tanto dinero, paciencia y consagracion para obtener su diploma de idoneidad, no ven nada de esto compensado á pesar de la escepcion hecha en su obsequio en la Ley de Presupuesto y es necesario por lo tanto, persistiendo en el mismo órden de ideas que son justas y llenas de equidad, procurar en las reglamentaciones que estan confeccionándose, darles mas goces y privilegios por honor á la ciencia y á su carácter médico inseparable del estado militar, como para con el cuerpo de capellanes, porque comparte con aquel un apostolado augusto y elevado de la humanidad maridado con la ciencia y la milicia con su ríjida disposicion.

Es por estas circunstancias que la remuneracion actual del personal médico del cuerpo no es equitativa, puesto que los Cirujanos que prestan sus servicios profesionales, no encuentran en el puesto que ocupan una compensacion que esté en armonia con lo que produce el ejercicio profecional en lo civil, y los sacrificios de los alhagos de la vida despues de haber sacrificado su juventud bajo el peso de 12 años de estudios.

De esta manera se esplica que el servicio de Sanidad de la Armada se presente ante los médicos con inconvenientes tan serios bajo todo punto de vista, pues, hasta el carácter liberal se vé coartado, el ejercicio de la profesion restringido y la ciencia misma, ó su estudio, se paraliza por falta de elementos y todo ello está muy lejos de estimular la per-

Digitized by Google

severancia de los médicos en conservar sus puestos. Hay aun que agregar que los puestos civiles estan mejor renumerados, tienen mas alicientes y son más fáciles de obtener yá por los concursos, yá por recomendaciones ó empeño y que en ellos no se les priva del ejercicio civil de la profesion.

Debo, antes de pasar más adelante, informar á V. S. sobre un motivo de gran descontento y sérios reclamos por parte del personal del cuerpo.

Desde hace varios años la Sanidad de la Armada ha visto que al sancionarse el presupuesto, los Gefes y oficiales de Sanidad del Ejército disfrutan de mayores sueldos en guarnicion y campaña, que los de la armada. Si bien he podido acallar y contener esos reclamos, este es el momento de manisfestarlos, en procura de un remedio radical para el futuro. En efecto, señor, las penurias y peligros que pueden pasarse en el ejército no son equiparables con las que se pasan embarcados; hay en estos últimos un exceso de privaciones, de peligros y sufrimientos que los recomiendan y deben hacer inclinar en todo caso el fiel de la equidad en su favor y espero, al llamar sobre ello la atencion de V. S., que ese Estado Mayor robustezca con fáciles y obvias razones, estas breves consideraciones, y haga desaparecer esas diferencias y desequilibrios, desmoralizadores cuando menos.

***

Se halla aún en tramitacion desde mediados del año anterior un proyecto de creacion de una Escuela de medicina Militar, iniciado en esta reparticion y que, cada dia se impone como de necesidad imperiosa para que ambos Cuerpos de Sanidad puedan tener un general bien competente, con la disciplina correspondiente y bien al cabo de los progresos realizados en esta tan vasta como especial rama de las ciencias médicas.

No es solo urgente el crear esta Escuela, sinó tam

Digitized by Google

bien hacerla viable, porque viene é responder á una necesidad de carácter permanente ya entre nosotros. Esta Escuela es la destinada á ser el almácigo ó plantel del futuro personal sanitario del Ejército y Armada y esperamos que ese Estado Mayor quiera reclamar tambien en su memoria su fundacion como una necesidad vivamente sentida, segun lo he espuesto en la nota de elevacion de aquel proyecto.

***

En vista de los resultados desastrosos que dá el actual reclutamiento del personal subalterno de la Armada, resultados que se trasparentan considerando las cifras de la morbosidad y mortalidad, debo pedir á V. S. una intervencion en ese acto mas inmediata del Cuerpo de Sanidad. No temo consignar aquí, que el Estado malgasta centenares de pesos en sueldos de individuos inútiles, inservibles é indignos de figurar en el servicio activo de la marina y que esto se debe, principalmente, á la falta de un reconocimiento prolijo en el momento de su enganche ó reclutamiento y que mientras esto se efectúe sin una inspeccion prolija por el Cuerpo Médico, el mal ha de continuar.

Hago esta breve observacion, persuadido que ese Estado Mayor tiene la decidida idea de mejorar las condiciones de la Marina y de moralizar todo cuanto es de su resorte y he creido deberme concretar á esta indicacion, porque siendo evidentes los males que señalo, la reparticion de V. S. yá lo habrá notado bajo sus múltiples faces.

***

Mensualmente se dá cuenta á ese Estado Mayor del movimiento de esta reparticion, tanto por lo que respecta al de la Oficina en su parte administrativa y técnica, asi como tambien de la Drogueria y Farmacia de su dependencia, por lo que me limito á consignar en los anexos los cuadros respectivos.

Digitized by Google

Tengo la persuacion que cuanto se halla bajo mi inspeccion inmediata, funciona con toda regularidad, que no hay demora en las tramitaciones, ni negligencia en el desempeño de los deberes.

***

Estrecho é insuficiente es el local de que disponemos para el funcionamiento de las varias oficinas de que debe estar dotada esta reparticion y varias de las que estan funcionando requieren mejoras inmediatas. Es imposible en el local actual tener los depositos necesarios de las drogas y artículos que se necesitan para el consumo, ni hacer las preparaciones de infusiones y maceraciones que son de imprecindible necesidad para llenar los pedidos de los buques y reparticiones. Es de imperiosa necesidad tambien establecer un laboratorio para el reconocimiento y análisis de las sustancias medicinales y liquidos, asi como para productos patológicos.

Falta una habitacion para efectuar reconocimientos y hacer curaciones, indispensable en una reparticion de esta índole.

He pedido con insistencia y de un modo reiterado un local mas ámplio ó la cesion de otras habitaciones contiguas en el edificio sin ningun resultado. Por sus antecedentes y destinacion, el edificio en que estamos era de la dependencia del Ministerio de la Guerra, pero el Departamento Nacional de Higiene se ha apoderado de su mayor parte estableciendo oficinas nominales y lo que es de necesidad para el Ministerio de la Guerra . . . . . carecen de todo . . . . .

La parte que ocupa esta reparticion, fuera de ser estrecha é insuficiente, es insoportable en el verano por el calor y en el invierno por el frio.

Estas son las condiciones en que nos encontramos.

***

A pesar de los esfuerzos que hago para regularizar la estadística [illegible] bosidad las reparticio-

Digitized by Google

nes dependientes de ese Estado Mayor que tienen asistencia médica, me es imposible elevar un cuadro completo por la falta de los de varios buques y reparticiones, los que por sus viajes, cambio de personal y falta de registros no me han sido pasados, pero, he insistido nuevamente á pesar de recomendarlo siempre y espero que en el proximo año podré poner en la memoria ese complemento que se presta á tantas consideraciones de carácter tan trascendental.

Pende desde hace largo tiempo de resolucion superior un reclamo interpuesto sobre el uniforme del Cuerpo, pidiendo que él sea ajustado al que usa el Cuerpo con el distintivo ó divisa de la Sanidad.

A juicio del infrascrito no es aplicable el reglamento vigente sobre uniformes porque fué confeccionado antes de dictarse la Ley Orgánica del Cuerpo, que nos dá estado militar con todos sus goces y privilegios, por la asimilacion de nuestras denominaciones con las gerarquias de la Armada.

*
* *

El reglamento vigente en el Cuerpo, debe ser modificado tambien de un modo mas en armonia con el carácter de la Sanidad Militar y oportunamente tendré el honor de proponer á V. S. un proyecto para sustituir el Reglamento en vijencia, el que espero merecerá la superior aprobacion y será como un Código para los oficiales de Sanidad de la Armada comprendiendo hasta la intervencion en los reconocimientos, informes y certificados sobre inutilidad y aplazamientos, tanto de los individuos que solicitan ingresos, como de los que estando en servicio se invalidaren.

*
* *

Recomiendo de una manera especial al adjunto proyecto de presupuesto para el Cuerpo, para el año entrante, que vá ajustado, como V. S. verá á las ne-

Digitized by Google

Tengo la persuac
inspeccion inmedia
que no hay demor
gencia en el deser

Estrecho é ins
mos para el func
que debe estar d
las que estan fu
diatas. Es impos
positos necesar
necesitan para
nes de infusion
cindible neces
ques y repa
tambien esta
miento y an
quidos, asi
Falta una
tos y hacer
ticion de
He pedi
un local n
nes conti
Por sus
estamos
rra, pero
apoderac
nominal
rio de l
La par
estrecha
por el
Estas

A pes
zar la

Digitized by Google

Abril 6 de 1893.

Gefe del Estado Mayor General de Marina
modoro D. Rafael Blanco.

cribo á V. S. la nota que me pasa el Farma-
Inspector de drogas de esta reparticion dan-
nta del movimiento habido en la Drogueria y
cia durante el año 1892.
así:

Abril 5 de 1893.

ñor Inspector del Cuerpo de Sanidad de la Ar-
ada Dr. D. Pedro Mallo.

Tengo el honor de elevar á V. S. un estado ge-
al del movimiento habido en la reparticion á
cargo durante el año que acaba de terminar.
Segun el cuadro que se acompaña, se han des-
chado durante el año, la cantidad de tres mil
iscientos sesenta y cuatro (3664) recetas, las que
valuadas en su costo mínimun, es decir en su costo
al, arrojan un importe de tres mil cuatrocientos
etenta y nueve pesos con ochenta y cuatro cent.
479.84), siendo su valor aproximativo, es decir lo
que importarian provistas por Farmacias particu-
ares, de cuatro mil seiscientos veinte y nueve pe-
sos con ochenta centavos (4629.80).
Los pedidos despachados á los buques y depen-
dencias de esta Reparticion, arrojan un importe

Digitized by Google

cesidades que requ
cremento debido á
es mirado con cor
anhelo y empeño
sagracion de los r
de y dirije ese Es
es un presupuesto
mente necesario
más, como podrá
ta de las repart
su direccion inm
dica continúa ó
por diversas cir
son bien conoci

Como difiere
la actualidad e
vanecer toda c
vá en su todo
sente año en
mo V. S. pue
rápida ojeada

Debo decir
analogía ó s
ambos Cuer
dad y tamb
cuenta las
este Cuerp
incuestion

He creí
dos la pr
diera con
interna ó
cuenta e

Me es
mi mayo

Digitized by Google

INSPECCION [illegible]

Resúmen general [illegible]

AÑO 1892	ENTRADAS Y SALIDAS	SALIDAS	ENTRADAS	SALIDAS	ENTRADAS	SALIDAS	Resoluciones de trámite	TOTAL	
	Est.do Mayor Notas	*Est.do Mayor Informes*	*Varias reparticiones*	*Varias reparticiones*	*Empleados del cuerpo*	*Empleados del cuerpo*		*Entradas*	*Salidas*
Enero	72	15	5	5	16	7	120	58	62
Febrero	52	14	4	5	5	5	85	35	50
Marzo	60	9	2	4	5	12	92	35	57
Abril	86	14	4	2	3	2	111	41	70
Mayo	46	19	5	4	1	4	79	32	47
Junio	49	21	2	4	1	13	90	22	68
Julio	56	8	10	1	2	7	84	26	38
Agosto	43	13	3	5	5	9	78	32	46
Setiembre	65	19	1	3	3	4	95	47	48
Octubre	69	28	1	1	2	8	109	51	58
Noviembre	57	14	0	2	1	16	90	42	48
Diciembre	70	23	1	2	5	6	107	54	53
	725	197	38	38	49	93	1140	475	645

Digitized by Google

Digitized by Google

CUADRO DEMOSTRATIVO de los pedidos despachados por la Farmacia Central de la Armada durante el año 1892:

MESES		NOMBRE DEL BUQUE	COSTO	
			Real	*Aproximativo*
			Pesos	Pesos
Enero...	12	Torpedera «Maipú».....	47.00	56.40
» ...	14	Talleres de Marina.....	99.60	119.92
» ...	23	Bombardera «República».....	224.30	269.16
» ...	28	Crucero «25 de Mayo».....	70.80	84.96
Febrero.	15	Crucero «Patagonia».....	133.00	157.60
» ...	16	Caza-torpedos «Espora».....	32.60	37.02
» ...	16	» » «Rosales».....	52.75	63.30
» ...	18	Acorazado «Almirante Brown»...	24.90	27.85
» ...	21	Monitor «Los Andes».....	183.00	218.60
» ...	24	Corbeta «Chacabuco».....	67.60	80.12
Marzo...	15	Torpedera «Maipú».....	40.00	48.00
» ...	17	Barca «Ushuaia».....	27.80	33.30
» ...	29	Acorazado «Almirante Brown»...	101.00	121.20
Abril ...	4	Arsenal de Zárate.....	59.00	70.90
» ...	7	Caza-torpedos «Rosales».....	51.00	61.90
» ...	10	Talleres de Marina.....	107.00	128.40
» ...	18	Barca «Ushuaia».....	96.00	115.20
Mayo...	6	Acorazado «Almirante Brown»...	70.00	84.00
» ...	8	Barca «Ushuaia».....	96.30	115.56
» ...	13	Torpedero «Maipú».....	26.00	31.20
» ...	13	Crucero «25 de Mayo».....	154.00	184.80
» ...	18	Transporte «Villarino».....	175.00	210.00
» ...	20	Barca «Ushuaia».....	18.00	21.60
» ...	31	Caza-torpedos «Espora» y «Rosales».	92.00	110.40
» ...	31	Crucero «25 de Mayo».....	30.70	36.40
Junio...	11	Talleres de Marina.....	134.00	160.80
» ...	14	Crucero «Patagonia».....	111.00	133.20
» ...	21	Acorazado «Almirante Brown»...	70.50	84.60
» ...	22	Barca «Ushuaia».....	73.70	88.10
» ...	23	Martin Garcia.....	229.35	275.15
Julio....	12	Corbeta «Argentina».....	178.60	214.25
» ...	18	» «Chacabuco».....	68.00	81.60
» ...	25	» »	14.00	16.80
Agosto..	4	Caza-torpedos «Espora».....	94.60	113.44
» ...	5	Corbeta «Chacabuco».....	156.00	187.20
» ...	6	Aviso «Resguardo».....	111.20	133.40
» ...	6	Crucero «Patagonia».....	11.00	13.20
» ...	19	Talleres de Marina.....	137.40	164.80
		A la vuelta....	2.470.70	2.157.33

Digitized by Google

Digitized by Google

DISTRIBUCION DEL PERSONAL del Cuerpo de Sanidad de la Armada para el año 1894

BUQUES Y REPARTICIONES	Inspector General	Cirujano Escuadra	Cirujano Division	Cirujano 1ª Clase	Cirujano 2ª Clase	Farmaceutico Mayor	Farmaceutico 1ª Clase	Farmaceutico 2ª Clase	Escribientes	Ordenanza	Peones de Botica	Enfermeros
Inspeccion General Drogueria y Farmacia Central	1	1	1	2	1	1	3	1	3	1	1	1
Farmacia de la Dársena y Diques	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	1
Compañía de Marineros	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Martin Garcia (Artilleria)	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Escuela Naval (Palermo)	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1
Direccion de Talleres y Arsenales (Tigre)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Talleres Navales (Tigre)	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1
Division de Torpedos (Tigre)	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Arsenal de Zárate	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Apostadero de La Plata, «Maipú», «Paraná», «Uruguay», «Espora», «Rosales», «Chacabuco», «Ushuaia» «La Paz»	—	—	1	3	4	—	1	3	—	—	—	7
Estado Mayor de Escuadra de Mar	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
«Almirante Brown»	—	—	1	1	1	—	1	—	—	—	—	1
«9 de Julio»	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
«25 de Mayo»	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
«Libertad»	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
«Independencia»	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
«Patagonia»	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
«Argentina»	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
«Villarino»	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1
«Ushuaia»	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
«Azopardo»	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Estado Mayor de Escuadra de Rios	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
«El Plata»	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1
«Los Andes»	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1
«República»	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
«Constitucion»	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
«Pilcomayo»	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
«Bermejo»	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
Total	1	3	6	19	13	1	16	12	3	1	6	29

Digitized by Google

Digitized by Google

	Navio sueldos y ayuda de costa á 142 $ cada uno	« 2272	« 27264
8	Doce Farmacéuticos de 2ª clase, asimilados á Alféreces de Fragata, sueldos y ayuda de costa á 118 $ cada uno	« 1416	« 16992
9	Tres Escribientes, á 80 $ cada uno	« 240	« 2880
10	Un Ordenanza á 50 $.....	« 50	« 600
11	Veinte y nueve enfermeros de 1ª clase á 30 $ cada uno	« 800	» 10440
12	Seis peones de botica á 25 $ cada uno.....	« 150	« 1800
13	Habilitado del Cuerpo de Sanidad de la armada (sobresueldo)....	« 50	« 600
14	Para sobresueldos de Cirujanos embarcados ó puntos distantes de la Capital á razon de 130 $ los Cirujanos de Escuadra, 120 $ los de Division, 110 $ los de 1ª clase y 100 $ los de 2ª clase al mes.....	« 4500	« 54000
15	Para sobresueldos de Farmacéuticos embarcados ó en puntos distantes de la Capital á razon de 60 $ los de 1ª clase, y 50 $ los de 2ª.....	« 1560	« 18721
16	Para medicamentos, instrumentos y útiles á 1000 $.....	« 1000	» 12000
17	Gastos de escritorio y suscricion á revistas y obras científicas..	« 150	« 1800
18	Para arreglos y envases de la Drogueria y Farmacia de la Armada por una sola vez.....	« —	« 5000

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA DE VIAJE

DEL

ACORAZADO ALMIRANTE BROWN

DEL

RIO DE LA PLATA Á EUROPA Y REGRESO

DESDE

JULIO DE 1892 Á ABRIL DE 1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Rada de Buenos Aires, Abril 4 de 1893.

Señor Gefe del Estado Mayor de Marina, Comodoro D. Rafael Blanco.

No siéndome posible entregar personalmente á V.S. la Memoria del viaje, estracto de navegacion y plano de la derrota del buque á mi mando, á causa de estar detenido á bordo por la observacion sanitaria impuesta al buque, y á fin de no dejar pasar mas tiempo sin que ese documento llegue á poder de V. S. lo hago por la presente esperando que él merecerá su aprobacion.

Dios guarde á V. S.

MANUEL DOMECQ GARCÍA.

Digitized by Google

Memoria de viaje del «Almirante Brown»

Rada de Buenos Aires, Abril 4 de 1893.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor de Marina, Comodoro D. Rafael Blanco.

Al dejar este buque, el puerto de la Capital el año próximo pasado, arbolaba la insignia del Gefe de la Escuadra Contra Almirante D. Daniel de Solier, estando por consiguiente á su inmediato mando y pasándosele diariamente las novedades y acaecimientos de abordo. Es sin embargo mi deber, al regresar nuevamente al puerto de la Capital, elevar al Estado Mayor de la Armada junto con las planillas y extracto del diario de derrota una relacion sucinta de lo acaecido durante la permanencia del buque de mi mando en el extrangero.

El dia 6 de Julio del año pasado, zarpábamos en escuadra compuesta de: éste Acorazado, del Crucero «25 de Mayo» y del Caza Torpedo «Rosales», recibiendo órden de tomar la cabeza de la línea y hacer rumbo al Ponton «Punta del Indio» á cuyo parage llegamos á la tarde del mismo dia. Fondeamos allí con objeto de hacer los últimos preparativos antes de emprender la travesía de mar, habiendo el Sr. Gefe de la Escuadra dado las órdenes Generales á los buques, reglamentando la forma en que debía hacerce la navegacion y demas disposiciones á tomarse en caso de separacion por causas de fuerza mayor; designándose el punto y rumbo de recalada general conforme es de práctica.

Las condiciones del personal de este buque en el

Digitized by Google

momento de dejar el Rio de la Plata eran las siguientes:

Contra Almirante D. Daniel de Solier, Gefe de la Escuadra.

3 Oficiales Ayudantes.

Capitan de Fragata, D. Atilio Barilari, Comandante del Acorazado «Libertad»

1 Oficial Contador (Ambos de pasage).

PERSONAL DEL BUQUE

1 Capitan de Fragata, Comandante int. del buque.
1 Teniente de Navio, 2º id. id. id.
25 Oficiales incluyendo el Cirujano y Contador.
10 Maquinistas.
305 Hombres de tripulacion subalterna incluyendo maestranza; haciendo un total de 348 personas á bordo.

Carbon 650 toneladas; el completo de sus carboneras.

Víveres para dos meses y medio de Puerto y Mar.
28 toneladas de agua dulce.

Quedando el buque en tales condiciones con su calado en el Rio de 19 ½ pies á proa y 21 ½ pies á popa.

Durante la noche del 6 al 7, sobrevino densa niebla que nos obligaron guardar el fondeadero que teníamos, mas á las 10 a. m. próximamente principió á despejar y se hizo señal á la Escuadra de prepararse para zarpar, cuya órden fué ejecutiva á las 11 y 30 a. m. del dia 7 en que tomando la cabeza de la línea hacía rumbo al S. 47º Ev., conforme á las órdenes recibidas; navegué á ese rumbo 27 millas por un fondo variable entre 22 y 25 pies hasta despuntar la barra del Rio de la Plata, siendo la marcha detenida á cada paso por la niebla densísima que obligaba hacer señales con el silvato conforme á lo convenido con los otros buques; variamos despues el rumbo al

Digitized by Google

S. 12º Ev., por distancia de 55 millas, hasta las 8.10 p. m. en que por la estima nos encontrábamos al N. 75º O. verdadero del Cabo San Antonio y á 26 millas de distancia. Aquella situacion nos daba completamente abiertos y zafos de todo; se dió órden de hacer rumbo al N. 75º E. verdadero. Continuábamos la navegacion haciéndola sin accidentes, mas con inconvenientes para mantener las distancias pues era casi imposible, porque el único medio de que nos servíamos para reconocer nuestras respectivas posiciones entre la niebla misma, eran los proyectores eléctricos dando destellos sucesivos en la direccion que teníamos, los que fueron contestados con mas ó menos intérvalo por los dos buques.

Una brisita del NE. principió á levantarse, sin que fuese en modo alguno incómoda para navegar, y contribuyó un poco para disipar algo de niebla, habiendo á eso de las dos de la mañana del 8 de Julio, podido distinguir perfectamente la formacion de los buques; el «25 de Mayo» por la popa á unos 800 metros y la «Rosales» mas distanciada y por la aleta de babor del Crucero. La brisa que se habia entablado volvió á declinar y con ello cerró nuevamente la niebla, quizas mas densa que anteriormente. Se disminuyó la marcha para procurar reunirnos y se hicieron las señales de pito y eléctricas sin resultado. El 8 á las 6 de la mañana próximamente despejó un poco y pudimos distinguir algo distanciados al Crucero y al «Rosales» siendo esta la última vez que fué avistada la torpedera.

Continuamos navegando con el rumbo de N. 75º Ev. conforme lo hacíamos desde la noche anterior; el viento se habia corrido del NE. al N. NO. refrescando mucho, al extremo que fué necesario arribar una cuarta para recibir el mar mas en popa, disminuyéndose la marcha en lo posible para guardar la conserva y no distanciarnos mucho; mas, por dos ocasiones se tentó la maniobra y en una de ellas se atravesó el buque un poco, por falta de arran-

Digitized by Google

cada para poder gobernar, y se experimentaron á bordo dos bandazos violentísimos, embarcando golpes de mar por sobre la obra muerta de popa, habiendo hecho la avería de romper dos ventiladores de la proa y reventarse las trincas de tres de los cañones grandes de la bateria, (siendo esto lo mas grave). En consecuencia aumenté la marcha, enfilé mas la corrida y maniobré gobernando con sumo cuidado, pues, un descuido, una mala guiñada aguantada á destiempo, basta para atravesarse, y cuan peligrosas son las atravesadas con masas enormes como las que teniamos, que nos hubiesen ocasionado averias muy serias y algo mas. Durante la corrida, el Crucero al principio nos acompañaba, pero despues se abrió mas hácia el S. aumentando su marcha y en uno de los momentos que los frecuentes chubascos de lluvia y lo tormentoso y oscuro de la noche nos permitieron, se avistaron sus luces dándolo muy abierto por nuestra amura de estribor, perdiéndosenos de vista en aquella direccion siendo las 2 de la madrugada del 9 de Julio.

Con la venida del dia, el tiempo principió á amainar cayendo el viento muchísimo y desde las 10 a. m. principiamos á orzar cerrando el rumbo hácia el N. 22º Ev. en demanda del Cabo Frio, rumbo de recalada designado por el gefe, como dejo dicho anteriormente.

Desde la puesta de sol se dió órden de usar cada media hora los reflectores eléctricos para el caso de que pudiesen sus destellos ser avistados por los buques; mas pasó la noche sin resultado alguno favorable en ese sentido. El dia siguiente 10 de Julio seguimos la navegacion, pudiendo obtener muy buena situacion por observacion, que no la teniamos desde la salida del Rio de la Plata. Por la tarde despues de la puesta del sol, volvimos á hacer funcionar los focos, pudiendo avistar muy bajo en el horizonte un reflejo de pantallazo eléctrico, al parecer

Digitized by Google

contestado al nuestro y precisamente en la direccion de la popa. Repetimos la señal y fué nuevamente contestada, no cabiéndonos duda que era uno de los buques, y en consecuencia recibí órden de disminuir la marcha para esperar la aproximacion; mas, como demorase mucho viramos de bordo y fuimos al encuentro del buque, el que una vez á distancia conveniente reconocimos ser el Crucero «25 de Mayo» que se nos había separado en la noche de la corrida del temporal.

Volvimos despues á ponernos á rumbo, siguiendo las aguas el Crucero «25 de Mayo» continuando la navegacion con la mayor rapidez posible aprovechando la calma y buen tiempo. El dia 13 á las 4 30 p. m. se avistó la columna del Faro de los Abrolhos y á las 5.40 p. m. lo marcábamos por el travez á 8 millas. Desde allí cerramos rumbo mas al Norte, navegando á largo de costa á distancia conveniente y el 14 por la tarde se marcaba las tierras altas de la entrada del Puerto de Bahia de todos los Santos; mas, como se pusiese la tarde muy calmosa, dificultando la percepcion de los puntos marcables, me aguanté en la entrada hasta que se iluminaron los Faros, haciéndola luego sin inconveniente y fondeando á las 8.10 de la noche en el puerto, comenzando los preparativos para tomar carbon.

En la mañana siguiente, despues que nos pusieron en libre prática recibimos por intermedio del señor Cónsul Argentino de Bahia, la noticia del accidente desastroso é inesperado acaecido á nuestros compañeros del Torpedero «Rosales», causando profundo desaliento en todos.

En el mismo telégrama en que S. E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores, comunicaba al Gefe de la Escuadra la noticia, se le daba órden de continuar viaje á Europa con los otros dos buques, sin demora.

En la misma mañana principiamos á tomar carbon.

Digitized by Google

para ello y procurando la mayor comodidad de la casa que nos lo entregaba, me aproximé con el buque hasta dos cables de la costa, frente á los depósitos; mas con todo se cargaba con suma lentitud, por la clase de gente empleada en esa faena, pues demostraba la mayor pereza y desidia, habiendo la necesidad de tomar con ellos medidas de rigor para obligarlos á trabajar y guardar órden; por ese motivo empleamos mas de dos dias en cargar las 533 toneladas, siendo un malísimo punto de carbonaje en casos de urgencia.

En la mañana del 17 despachados de la faena del carbon y habiendo cargado víveres y agua, recibí órden del Sr. Gefe de la Escuadra, de hacerme á la mar—y en efecto á 11 y 30 m. hacia rumbo á la salida siendo seguido del Crucero «25 de Mayo». Se continuó la navegacion barajando la costa hácia el Norte á distancia conveniente, situando el buque por marcaciones, siempre que lo permitia algun punto notable.—El tiempo en general achubascado como lo es en esta estacion en toda la costa del Brasil. A media noche del 18 pasabamos por frente á Pernambuco y marcabamos su Faro por el travéz á distancia de 10 millas, á la hora arriba indicada, abriendo desde allí el rumbo para dejar por el Oeste á 20 millas las Islas de Fernando de Moronha, cuyo paralelo cortamos el dia 20 á 2 a. m.

Hasta el dia 25 la navegacion se hizo sin incidente alguno, esperimentando ventolinas variables del NE. al SE. que no impidieron al buque hacer una marcha sostenida de 11 á 11 y ½ nudos. El dia mencionado á la madrugada se disminuyó la marcha para recalar en San Vicente á las primeras horas de la mañana; mas una densa niebla y chubasco de lluvia hicieron algo incómoda la recalada, hasta que en un momento de claro se pudo marcar bien la Isla de San Antonio y gobernando sobre ella, tomé despues Puerto Grande en la Isla de San Vicente donde fondeé á 8 30 a. m. del dia 25 de Julio.

Digitized by Google

Como estuviere todo pronto á bordo para tomar el carbon, inmediatamente de llegar se procedió á esa faena encontrando aquí muchísimas mas facilidades en todo sentido para hacer las operaciones con mas rapidéz que en Bahia y tan es así que sin apurar mucho y solo trabajando seguido cargamos en veinte horas 470 toneladas de carbon, de modo que el dia 26 ya estaba pronto para tomar nuevamente la mar, y en efecto á las 8 a. m. recibí órden del señor Gefe de dejar el puerto y hacer rumbos convenientes en demanda del Puerto de Cadiz.

En efecto, una hora despues me ponia en marcha en direccion al N. y á las 10 a. m. teniamos por el travez el faro del Puente del Buey (Isla San Antonio), por el cual nos situamos, tomándolo como punto de partida y haciendo de allí rumbo al N 40º Ev. hácia la Isla de Gran Canaria.

Desde la salida empezamos á esperimentar vientos de proa que hacian sumamente fatigosa la marcha del buque, pues estaba muy pesado en la proa y con un poco de arrancada embarcaba golpes de mar que se encajonaban en la cubierta á proa, y como no habia salidas de agua era necesario disminuir la marcha para darle tiempo á que se desalojase.—Anteriormente ya he hecho notar que el buque estaba pesado de proa y hay necesidad de todos modos de procurar alivianarselo, dándole al propio tiempo salidas de agua mayores, pues los pequeños imbornales apenas dan abasto á desalojar el agua de los baldeos. Fuera de estos inconvenientes que ocasionaban demoras á nuestro arribo, nada de particular ocurria en la navegacion, habiendo en la madrugada del 30 de Julio recalado á la Gran Canaria y siguiendo navegando á lo largo de la costa de esa hermosa Isla, pasamos por frente á la ciudad de las Palmas á 10 y 30 m. a. m. bastante próximos.

Como el tiempo hubiese amainado mucho, el mar calmó y ya el buque mas alivianado de proa, pues habia dado la órden de que se procurase consumir

Digitized by Google

carbon de las reservas de allí, con lo que quedaba mas marinero, pudimos hacer buena marcha y apurar, pues solo nos quedaban dos dias para que se cumpliese el plazo fijado para nuestra llegada.

En la madrugada del 2 de Agosto, por nuestra situacion ya nos encontramos próximos á la costa, mas á causa de la mucha bruma que en esa estacion hay generalmente en toda esa parte de la costa de España, no pudimos distinguir los faros de Cádiz y Chipiona, siendo necesario hacer la recalada con la sonda hasta tomar fondos de 7 brazas, en que me abri un poco para ver si despejaba, y á las 6 ½ a. m. en una buena clara pudimos distinguir la Columna del Faro de Chipiona, que queda un poco al N. de la Bahia de Cádiz, á la que hicimos rumbo despues, llegando al fondeadero exterior á las 7 ½ a. m., donde embarcamos el práctico que nos esperaba y quien nos condujo al puerto interior, fondeando en él á las 8 y ¼ a. m. á 3 cables de la costa en 5 brazas de fondo, saludándose inmediatamente la plaza y las Escuadras.

Habiamos terminado la parte principal de la jornada, pues llegábamos á tiempo precisamente, efectuando la travesía en 21 dias de Navegacion y 5 dias de puertos, que hacian un total de 26 dias desde la salida del Rio de la Plata.

Dos horas despues de haber fondeado recibia órden de zarpar nuevamente y seguir las aguas de la Escuadra Española, que junto con los demas buques de guerra que formaban la Escuadra Internacional, se ponian tambien en movimiento siguiendo tambien de fila en dos columnas, con direccion á la barra del «Salté» desembocadura de los rios Tinto y Odiel sobre cuyas márgenes se encuentra la villa de Huelva y el pequeño caserio de Palos.

A las 5 y 30 p. m. fondeabamos junto con las escuadras en la barra á distancia de 2 millas, y solo debian entrar hasta Huelva los buques pequeños, pues la barra no dá mas de 12 piés á marea llena. Hácia

Digitized by Google

la márgen Sud de la Ria y sobre una eminencia se encuentra el histórico convento de la Rábida y en sus proximidades se construye el grandioso monumento erijido á la memoria del descubridor de América.

El 3 de Agosto al romper el dia y en recuerdo del 4º centenario de la partida de Cristóbal Colon, salió la carabela «Santa Maria» escoltada por los buques menores de las Escuadras y al avistarle, encontrándonos todos los buques sobre vapor formamos dos columnas, dejando un pasaje para ella, y haciendo cada buque una salva de 21 disparos empabezando de toda gala y mandando gente á los altos; aquello era un espectáculo grandioso digno solamente del hombre y acontecimiento que lo motivaron. Hasta la 1 p. m. duró la ceremonia de escoltar la caravela «Santa Maria» por algunas millas afuera del puerto y luego regresamos todos en Escuadra hácia la Bahia de Cádiz donde llegamos á las 5 p. m. tomando el fondeadero del dia anterior y apagando los fuegos.

Habia allí terminado la revista del 3 de Agosto habiendo tomado parte en ella como 38 buques de guerra representando los siguientes paises.

España, Francia, Estados Unidos, Italia, Inglaterra, Holanda, Portugal, Austria, Méjico y República Argentina.

Durante nuestra permanencia en el Puerto Cádiz hiciéronse diariamente los ejercicios reglamentarios y los Oficiales visitaron no solamente el Arsenal de la Carraca, la Escuela de Marina, el Observatorio de Marina de San Fernando y todos aquellos parajes dignos de alguna atencion, entre ellas los Astilleros de Construccion Naval de Vega y Murguia donde está construyéndose, aunque con mucha lentitud el acorazado «Cárlos V» para la Marina Española, cuyo buque debe tener un desplazamiento de mas de 7.000 toneladas y poderoso armamento.

En la tarde del 18 recibia órden del Gefe de

Digitized by Google

aprontar el buque para zarpar al dia siguiente á primera hora para Toulon, y en efecto, con todo listo nos poníamos en marcha el 19 de Agosto á 9 a. m. del puerto de Cádiz con direccion al Mediterráneo; seguimos navegando á lo largo de la costa SO. de España—á las 2 p. m. teniamos á la vista el Cabo Trafalgar, de histórico recuerdo, á las 4. 10. p. m. marcabamos al Norte á 2 ½ millas la Colonia del faro de Tarifa entrada Occidental del Estrecho y á las 5.30 p. m. dejábamos punta Europa por el travez, habiendo efectuado el pasaje del Estrecho de Gibraltar.—Desde allí seguimos la navegacion hacia el Norte, siempre á la vista de la costa Española; al dia siguiente por la tarde pasamos por frente á Cartagena y en la mañana del 21 se avistaron por la amura de babor las Islas Baleares, cerrando el rumbo hacia ellas un poco y procurando rumbos para cortar el Golfo de Leon. La navegacion se hacia perfectamente, siendo interesente sobre todo durante la noche, en que la luz poderosa de esplendidos faros permitian á cada momento tener la posicion precisa del buque.—El 22 al aclarar teniamos á la vista y por la proa la costa de Francia, situándonos á la vista del Cabo Sepèt, á 7 a. m.; y dos horas mas tarde entrábamos al puerto de Toulon, y al llegar, á la entrada de los Malecones habia un bote con un Contramaestre, que en nombre del Contra-Almirante, Prefecto Maritimo, nos indicó que la boya Nº 18 en la Pequeña Rada estaba designada para que amarráramos, lo que efectué, poco despues habiendo saludado la plaza con 21 cañonazos y con 17 la insignia del Vice-Almirante Reunier, Comandante en Gefe de la Escuadra del Mediterraneo y Levante, que la arbolaba el acorazado «Formidable». En el puerto de Toulon se encontraba en aquel momento toda la poderosa escuadra del Mediterraneo, compuesta de 12 acorazados, 8 cruceros, 6 Caza-torpederos y 40 torpederas á las órdenes del Vice-Almirante y dividida en 2 divisio-

Digitized by Google

nes al comando de dos Vice-Almirantes y 4 Contra Almirantes formando un total de 26 buques mayores y 40 menores con 12000 hombres de marineria.

Tan propicia ocasion como aquella de visitar una escuadra modelo de organizacion y disciplina hubiese sido dificil de encontrar, de manera que el Gefe dispuso prévia autorizacion por él solicitada, á las autoridades marítimas de que los Oficiales de nuestros buques visitasen los Arsenales del Estado donde se están construyendo 4 cruceros y los Acorazados « Charles Martel » y « Lazare Carnot », de 11.000 tonelados cada uno y los buques de la Escuadra, órden que se cumplió en los dias subsiguientes, habiéndose aprovechado tambien para visitar los importantes talleres de construccion de la Compañia de Forges et Chantiers de la Meditarranée, que es la empresa de contruccion naval mas importante de la Francia, pues ha producido tipos de buques admirables y dignos de servir de modelo como el «Pelayo» de la Marina Española, el «Marceau» de la Marina Francesa y últimamente el «Arturo Prat» de la Marina de Chile, que es sin disputa, en su tamaño, el acorazodo mas poderoso á flote. La visita á esos astilleros fué interesantísima, habiendo sido dirijidas por los Ingenieros de la Usina, teniendo ocasion de ver bien el «Arturo Prat», que el dia anterior habia efectuado sus pruebas de velocidad, dando al tiraje natural la espléndida marcha de 17 ½ nudos; tambien estaban en los mismos talleres construyéndose para la Marina Francesa los Acorazados «Bouvins» de 8.000 toneladas y el «Jaureguibery» de 12.500 toneladas de un tipo igual en todo al «Arturo Prat» pero de mayor tonelaje.

En la madrugada del dia 23 de Agosto, siendo las 3 a.m. se produjo á bordo un incendio en el pañol de Condestable, que queda en la segunda cubierta á estribor, precisamente debajo del sollado de la marineria; dicho pañol, como todos los de á bordo se cierran á las 8 p. m. todos los dias, despues de la

Digitized by Google

visita de inspeccion que les pasa el 2º Comandante, de manera que cuando fué notado el humo por el Imaginaria del sollado, ya parecia que el fuego habia tomado grandes proporciones, en razon de estar las puertas del pañol cerradas; todo el mundo dormia á bordo, y al toque de incendio dado por el Cabo de guardia, todo se puso en movimiento rápidamente y puedo asegurar á V. S. que solo pasando por un trance semejante, puede uno darse cuenta de la magnitud de la responsabilidad; debo sin embargo hacer constar que todo se hizo aqui con el mayor silencio y rapidez y que mis órdenes eran secundadas por los Oficiales con toda actividad, de modo que conseguimos en muy poco tiempo dominar el fuego, tanto que cuando el personal del crucero «25 de Mayo» que inmediatamente de sentir el toque de fuego mandó bombas y gente, ya no fué necesario emplearlo.

La causa del incendio fué producida por la combustion espontánea de los fuegos de señales para la Escuadra que teniamos á bordo, y que nos fueron entregados á bordo en Buenos Aires en los dias de nuestra partida; dichos artificios eran de una confeccion muy mala conforme lo atestiguó el análisis pericial pasado por la Oficina Pirotécnica de la Marina Francesa en Toulon, lo que en un estenso informe, cuya cópia se encuentra á bordo y me fué remitida con nota del Sr. Contra-almirante Rocamoure, Comandante en Gefe, Prefecto Marítimo de Toulon.

El dia 6 de Setiembre por la mañana, recibia órden del Gefe de aprontar el buque para salir con direccion á Génova ese mismo dia, y en efecto á las 6. 30 p. m. dejábamos nuestro amarradero de Toulon, haciendo rumbo afuera y siguiendo las aguas el crucero «25 de Mayo». Toda esa noche navegamos á la vista de la costa Sud de Francia y á la mañana siguiente á 10 a.m. entrábamos al puerto de Génova, donde ya se encontraban reunidas la mayor

Digitized by Google

parte de las Escuadras estrangeras que concurrian allí con motivo de la inauguracion de la Exposicion Colombiana ó (Italo-Americana) y tambien con motivo de la revista naval que pasaria S. M. el Rey de Italia.

Tan luego de llegar pasamos al puerto interior á tomar el puesto que de antemano se nos habia designado, debiendo amarrar á cuatro conforme lo estaban los otros; la proa hácia fuera y la popa tocando los malecones de los muelles, pues de otra manera hubiese sido pequeño el puerto para contener los numerosos buques de guerra allí reunidos. Se saludó la plaza y las insignias de marinas que allí habia, habiendo luego respondido á los numerosos saludos que se hacian á la de nuestro Gefe que se arbolaba en este buque, además de las salvas que se hicieron con motivo de la llegada al puerto de los Reyes de Italia, escoltados por la 1ª Division de la Escuadra de ese país.

El 18 de Setiembre á las 5 p. m. dejábamos nuevamente el puerto de Génova y al dia siguiente á 7 a.m. entrábamos al puerto de Toulon, amarrándonos al muerto núm. 5 que fué el que se nos designó; allí encontramos fondeada la Escuadra de Reserva del Mediterráneo al mando del Sr. Contra-Almirante De Bourgevis, cuya insignia fué saludada con los tiros de reglamento.

En esta segunda permanencia en Toulon nos ocupamos principalmente en los ejercicios y limpiezas á bordo, dedicando especialmente la atencion á los pañoles del Contramaestre que desde antes de nuestra salida de Buenos Aires no se recorrian, por las muchas faenas que habia siempre que hacer.

Habiendo tomado el carbon y los víveres necesarios, para emprender marcha nuevamente, conforme á la órden que recibí del Gefe de la Escuadra, me puse en marcha el dia 6 de Octubre á 5 p. m. siguiendo en demanda de la salida del puerto y una vez zafos de puntas, y cuando nos demoraba el

Digitized by Google

Faro al N. verdadero y 3 millas de distancia, dí el rumbo al S. 50º 0', al que se navegó hasta el dia siguiente á 10 p. m. en que á la vista del Faro de la Isla Dragonera, se cambió el rumbo al S. 53º 0', verdadero, siguiendo la navegacion á la vista de los faros de las Islas Baleares, hasta el dia siguiente por la mañana en que se principiaron á destacar las tierras altas de la costa de Alicante. El dia 8 á 2 p. m. situándonos por el faro del cabo Palos se cambió el rumbo hácia el Sud 65º 0', verdadero, continuando á ese rumbo toda la noche y verificando nuestra posicion por los faros del cabo Lota y mesa de Roldan hasta las 4 a.m. del dia 9 que se orzó sobre estribor poniendo rumbo al S. 86º 0', verdadero y seguimos cerrando los rumbos hácia el O. y N. hasta 6 y 30 p. m. que se situó el buque por marcaciones á los faros de punta Europa y Tarifa, en el Estrecho de Gibraltar.

Seguimos durante la noche la navegacion por el Estrecho, tomando todas las precauciones, pues el horizonte no estaba muy claro y nos encontrábamos contínuamente con vapores y buques de vela que tomaban el Estrecho ó lo dejaban, unos en direccion al N. y otros al S. Antes de perder de vista el faro de Tarifa pudimos avistar la luz fija del faro del cabo Espartel en la costa de Africa, situándonos y siguiendo nuestro rumbo al N. teníamos á 11 y 45. p. m. el faro del cabo Trafalgar por el traves á 10 millas de distancia y con esa situacion me abrí un poco de la costa para evitar algunos bajos fondos que hay por aquella parte, haciendo rumbo al faro de San Sebastian que queda en el estremo de la Península que ocupa la ciudad de Cádiz. A las 2 a.m. del dia 10 de Octubre, avistábamos el Faro y seguimos en su demanda, y á las 4 a.m. daba fondo con el ancla de estribor, 5 grilletes en 10 brazas de agua, en el fondeadero esterior de la ciudad de Cádiz; allí esperamos que aclarase para incorporarnos á la Escuadra Española y Estrangeras

Digitized by Google

que debian tomar parte en la Revista Naval que debia pasar ese dia la Reina Regente de España.

A las 6 a.m. principiaron á ponerse en movimiento las Escuadras desde el Puerto interior de Cádiz, viniendo todos los buques empavezados con pabellon Español, cuyo movimiento tambien seguimos; asi como tomamos luego despues el puesto que se nos habia designado en la línea de marcha preparada ya de antemano para seguirse durante las evoluciones de aquel dia.

Las formaciones eran en dos columnas; la primera columna ó de la derecha, era formada por los buques siguientes:

Italianos: «Piamonte», «Vesubio», y «Baussan».—Argentinos: «Almirante Brown» y «25 de Mayo».—Franceses: «Almiral Boudin» y «Forbin».—Mejicano: «Zaragoza».—Portugués: «Bartolomé Diaz».

La segunda columna y de la izquierda era formada por los buques siguientes:

Norte-Americanos: «Newark» y «Bennigton».—Austriacos: «Kaisser Rudolf» y «Princess Stephanie».—Ingleses: «Australia», «Amphion» «Aurora» y «Scont».—Rusos: «Pamfalf-Azowa».—Holandés: «De Ruyter».—Cerrando las líneas la Escuadra Española compuesta del «Pelayo», «Victoria», «Reina Regente», «Alfonso XII», «Isla de Cuba», «Isla de Luzon» y otros buques de menor importancia.

A las 9 a.m. nos pusimos en movimiento en el órden que dejo indicado, habiendo hecho préviamente una salva de 21 disparos cada uno de los buques, al ser alcanzado por el Crucero Español «Conde Venedito», quien arbolaba el Estandarte Real, y tomó por consiguiente la cabeza de las columnas, siguiendo marcha hácia la barra del Salté, donde llegamos á medio dia y allí se encontraba ya la Carabela «Santa Maria» que se puso á la vela hácia el mar en momentos de llegar las Escuadras, siendo nuevamente saludada; luego siguieron los buques de menor calado hácia el interior de la Ria de Huelva, escoltando el Cru-

Digitized by Google

cero que conducia á los Reyes, y los buques de mayor porte regresamos á Cádiz, donde llegamos ya de noche y no pudimos verificar la entrada, habiéndolo hecho al siguiente dia temprano y fondeando en el puerto interior en 5 brazas de fondo y con 4 grilletes en el ancla de babor.

Digitized by Google

Fechas		Nº de Salvas		Números de disparos	Polvora consumida Kº
			De la vuelta...	543	1.873.179
Set'bre	8	3	Salvas saludando á S. M. el Rey de Italia.....	63	202.419
»	12	3	Salvas saludando S. M. el Rey de Italia, al visitar nuestra Escuadra.....	63	202.419
»	13	3	Salvas saludando á S. M, el Rey de Italia al cruzar el frente á las Escuadras.....	63	202.319
			TOULON		
»	19	1	Salva saludando al Gefe de la 1ª Division de la Escuadra Francesa en el puerto de Toulon.....	5	48.195
»	19	1	Salva saludando al Gefe de la Escuadra de Evoluciones de reserva en la visita hecha á bordo.....	13	41.769
»	22	3	Salvas en conmemoracion de la Primera República Francesa.	63	202.419
Octubre	6	2	Salvas saludando á las insignias de las dos Divisiones de la Escuadra de Evoluciones del Mediterraneo.....	26	83.538
			CADIZ		
»	10	2	Salvas saludando á S. M. la Reina de España.....	42	134.946
»	11	5	Salvas contestando al saludo hecho á la insignia por los buques: Italiano, Portugues Ruso, Ingles, Frances.....	73	234.549
»	12	3	Salvas en Conmemoracion del 4º Centenario del descubrimiento de América.....	63	202.419
»	13	1	Salva contestando al saludo hecho á la insignia por el Acorazado frances Alte Baudin..	15	48.195
			Total...	1082	3.476.466

Digitized by Google

Quedaban ahí terminadas las fiestas y ceremonias internacionales á que habiamos asistido casi sin interrupción desde el 2 de Agosto, hasta aquel dia 11 de Octubre, habiendo hecho este buque durante las fiestas 1139 disparos de cañón en salvas á los pabellones nacionales de los puertos que se llegaban, á los Soberanos, á las Insignias estrangeras y retribuciones de saludo á la nuestra etc. Conforme se especifica en la planilla adjunta.—

El día 18 de Octubre de 1892 el Contra-Almirante D. Daniel de Solier pasó su insignia al Crucero «25 de Mayo» y el mismo día me hacía entregar por uno de sus ayudantes el pliego y nota que á continuación trascribo.

« Rada de Cadiz, Octubre 18 de 1892—Al Señor « Comandante del Acorazado «Almirante Brown» Ca- « pitan de Fragata D. Manuel Domecq Garcia.— « Tan pronto tome el combustible y viveres necesa- « rios se pondrá Vd. en marcha con el buque de su « mando para Inglaterra debiendo servirle de base pa- » ra sus procederes ulteriores, una vez que se separe « de la Escuadra, las instrucciones que acompañan « á la presente. Dios guarde á Vd.—Daniel de Solier.

« Instruciones á que se sujetará el Señor Coman- « dante del Acorazado «Almirante Brown» Capitan « de Fragata D. Manuel Domecq Garcia. Una vez « llegado al Puerto de Liverpool se pondrá sin pér- « dida de tiempo á las órdenes de S. E. el Sr. Minis- « tro Argentino en Inglaterra.

« Procederá al trasborde del personal que tiene á « sus órdenes, poniéndolo á la del Sr. Capitan de « Fragata D. Atilio S. Barilari Comandante del Aco- « razado «Libertad» como la tripulacion de dicho bu- « que, debiendo quedarse con el personal de Oficia- « les y tropa estrictamente necesario para atendér « á la conservacion del buque y su material, el que « se compondrá en la forma que se espresa en la lista « que se acompaña á la presente, la cual solo podrá « modificar por razones especiales de buen servicio.

Digitized by Google

« Efectuado el trasborde preparará el buque para « principiar á efectuarle las reparaciones, alijerándole « de todo lo que no sea necesario y depositando los « efectos que contenga en lugar seguro y con garan- « tia de su buena conservacion y cuidado.

« Cualquiera que sea el paraje donde deban hacerse « las reparaciones, se procederá como queda dicho « anteriormente, pues hay que hacer sufrir dique al « buque y recorrer el forro inspeccionándolo. En cuan- « to á los otros puntos debe servirle de base y como « primer procedimiento las disposiciones que se nu- « meran en los artículos á continuacion.

« 1º Cambio de la artilleria mayor de cubierta « por piezas de doce ó quince centimetros tiro rápido, « instalados en los parajes que sean mas adecuados. « Colocarles piezas de menor calibre, del sistema « Nordenfeltd, tiro rápido en los sitios que exija la « mejor defensa de á bordo.

« 2º Colocarle en la parte del casco que sea mas « apropiada, el número de tubos lanza torpedos, pro- « curando que sean aptos para disparar el White- « head, del modelo mayor.

« 3º Aumentar el número de embarcaciones de re- « mo y vapor en la proporcion necesaria á la dota- « ción y disponerlas de manera que en su maniobra « no entorpezca el buen funcionamiento de las arti- « lleria, ni alterar las condiciones marineras del buque.

« 4º En la arboladura disminuir la altura de las co- « fas y aumentar otra á cada palo con disposiciones « para ametralladoras y focos eléctricos.

« 5º En la máquina hacer una recorrida de ella, « agrandar las tomas de carbon, hacer puertas en las « carboneras de proa, elevar en la cantidad que sea « necesaria todos los ventiladores, ya sea de la má- « quina ó de los departamentos y asegurar la chi- « menea del buque.

« 6º Arreglar el cuarto de navegacion y aparatos « del gobierno, colocándolos en conexion con las de « la torre de combate.

Digitized by Google

« 7º Abrir puertas de desagüe para la cubierta de « popa y proa y disponer de una manera mas conve- « niente los botadores para la red protectora contra « torpedos.

« 8º Hacer en la parte de popa y sobre la cubierta « superior un departamento especial para alojamiento « del Almirante de la Escuadra con todas las depen- « dencias y arreglos que es de práctica.

« Las presentes instrucciones no son sino un resu- « men ligero de las detalladas y definitivas que re- « cibirá en oportunidad y á las cuales debe someterse, « salvo el caso de que S. E. el señor Ministro Ar- « gentino en Inglaterra ó el señor Gefe de la Comi- « sion Naval, haya recibido otras posteriores, ó ins- « trucciones especiales.

« En todos los casos, se recomienda al señor Co- « mandante del «Brown» la mayor economia en los « trabajos y activarlos en lo posible á fin de no te- « ner alejado del pais por mucho tiempo su mejor « máquina de guerra, pues hay razones de política ex- « terior que exijen su pronto regreso.—Rada de Ca- « diz, Octubre de 1892--D. de Solier.»--

El siguiente día 19 á las 2 de la tarde zarpaba el Crucero «25 de Mayo» al mando de su Comandante el Capitan de Navio señor Rivadavia conduciendo al Almirante á bordo, con destino al Puerto de Spezia (Italia) donde debía tomar dique y efectuar algunos arreglos en su casco, etc; por mi parte, habiendo ya terminado de tomar el carbon casi indispensable para hacer la travesia hasta Liverpool, me puse en marcha al otro día 20 de Octubre á las 2.30 p. m. en dirección al puerto de mi destino.

Desde la salida de Cadiz, el tiempo estaba mas bien con mal cariz, muy nublado y el barómetro con tendencias á bajar aunque de un modo muy lento pero persistente; al día siguiente al de nuestra salida, no pudiendo lograr observacion, nos situamos por marcaciones al Cabo San Vicente y por la noche pudimos rectificar bien nuestra derrota á la vista del

Digitized by Google

Faro del Cabo Spichel—En la madrugada del 22 teníamos á la vista el Faro de las Islas Berlingas de bien pobre luz por cierto, á pesar de que es un paraje de muchas corrientes y costa peligrosa en todo sentido, mereciendo un faro de mas poder.

Los días siguientes hasta el 24 continuaron de ventolinas flojas y variables del E. al E. S. E. y S. con tiempo nublado y frecuentes chubascos de agua y nieve, mas en la tarde del 25 principió á ponerse fresco del N. N. E. y afirmarse tanto que á la noche se hacia ya tiempo duro de aquella dirección, principiando á subir el barómetro; aquel incidente que entorpecia la navegacion mucho me desagradaba, pues tenia el buque con muy poco carbon, sumamente liviano en consecuencia y lo tomaba el mar atravesado, haciéndolo rolar estraordinariamente; por otra parte, si el tiempo continuaba, me ponía en caso de arribar á algun puerto á buscar carbon;—todo esto, la inseguridad de nuestra posicion, pues solo navegábamos por estima por no haber sido posible hacer observación alguna á causa del mal tiempo; sin embargo se llevaba á bordo una prolija estima y hacia sondar con frecuencia por cuyos medios teníamos la posicion aproximada del buque dándonos el día 25 al medio día por el travéz de las Islas Scilly á las 15 millas al O. de ellas.

Continuamos navegando siempre con tiempos cerrados, mas, tomando toda clase de precauciones, habiéndonos indicado la sonda por el aumento de fondo, haber caido al Canal de Bristol; al anochecer despejó un poco y avistamos algunos faluchos de pescadores, en distintas direcciones. A las 11.30 de la noche del dia 25 avistamos por la amura de babor el faro de las Smalls, que se marcó, habiendo abierto el rumbo hacia el O. para buscar el faro flotante de Tuskar en la costa de Irlanda, y á 1.15 a. m. le avistamos y con la doble marcación á los faros del Small y Tuskar; recien despues de cinco dias de navegacion fué posible obtener una situacion exacta del

Digitized by Google

buque en latitud 52º 11' N. y longitud 5º 53' O. de Greenwich dentro ya del Canal de Irlanda y encontrando que diferia muy poco la posicion por observacion de la traida por estima.

Recien de allí para adelante podia navegar tranquilo pues teniendo completa seguridad de mi posicion, pues el ganar la entrada de Merssey solo era cuestion de 10 ó 12 horas mas, teniendo la facilidad ademas de que en caso de falta de carbon podia ganar un puerto fácilmente; el dia 26 al medio dia pasábamos por frente á Holy-head, cerrando el rumbo hácia el E. y apurando la marcha para ver si lograba la entrada aquel mismo dia; al pasar frente á Punta Lynus se puso bandera pidiendo práctico del Merssey; mas las señales no se vieron y no quise demorarme, siguiendo sin él, hasta llegar al Ponton faro del N.O. á las 5 p. m. y continuando marcha me encontraba á media milla del Ponton Faro de la Barra á las 7 de la noche; allí me aguanté con proa hacia afuera, hasta que embarcamos un práctico quien me aconsejó entrar recien al dia siguiente En efecto, al otro dia 27, á las 11 a. m. con la marea creciente y ya entonces bajo la direccion del práctico cruzamos la barra del Merssey admirablemente balizada, pasando un momento despues frente al Faro de New-Braigthon donde saludé la plaza con 21 disparo de cañon; se siguió la marcha, yendo despues á fondear aguas arriba de la ciudad de Liverpool, en el parage denominado New-Jeny, donde debia descargar la pólvora al otro dia, para cuya faena el Comodoro Sr. Howard, Gefe de la Comision Naval habia tomado todas las providencias, mandándome la órden con un ayudante. Como el parage donde me encontraba fondeado era de mucha correntada y el Rio se estrecha mucho y hay que dejar Canal libre para la navegacion que se hace en direccion del Canal de Manchester, no procedí á otra faena sino á la de asegurar bien de amarras el buque y como no sabia el tiempo que permanecería, puse grillete gira-

Digitized by Google

torio como más seguridad, dejando despues la órden de que se apagaran los fuegos y se procediese á descargar la pólvora y municiones que en gran cantidad teníamos á bordo.

Cumpliendo las órdenes que habia recibido en Cadiz, me puse en marcha para Lóndres el dia 30, presentándome allí á S. E. el Sr. Ministro Dominguez quien me dijo no tenia conocimiento alguno, ni siquiera de la venida del «Brown» á Inglaterra y menos aun de que debian efectuársele reparaciones; que comunicaría á Buenos Aires pidiendo instrucciones y que mientras tanto permaneciese fondeado en el Merssey, hasta que el Acorazado «Libertad» fuese entregado por la casa de Laird y pudiese hacer traspaso á su Comandante del personal de tropa que para él conducia, debiendo por mi parte en todo lo referente al servicio ponerme á las órdenes del señor Comodoro Howard Gefe de la Comision Naval.

El dia 2 de Noviembre regresé á Liverpool, permanecí con el buque fondeado en el Merssey esperando órdenes hasta el 19 de Noviembre por la tarde que recibí la comunicacion siguiente: «Woodside « Hotel.—Birkenhead, 19 de Noviembre de 1892.— « Al Comandante del Acorazado «Almirante Brown» « Capitan de Fragata D. Manuel Domecq. Garcia.— « Habiendo resuelto el Superior Gobierno que el Aco« razado «Almirante Brown» regrese inmediatamente « á Buenos Aires, junto con el Acorazado «Libertad» « procederá Vd. á la brevedad posible, á alistar el « buque de su mando en cumplimiento de esa órden. « —Dios guarde á V. S. Firmado—Enrique G. Ho« ward.»

En la misma fecha al acusar recibo de dicha comunicacion, hacía presente al Gefe de la Comision Naval que el buque antes de hacerse á la mar necesitaba con urgencia entrar á dique á limpiar los fondos y reponer una gran parte del forro de zinc que habia perdido. Tres dias despues me comunicaba el Sr. Comodoro Howard que una comision nombrada

Digitized by Google

illeros Laird, y en su de-
de diana.
se levantará media hora
los vengan á su trabajo,
su café tomado á la hora
que anuncia entrada de

fes y Oficiales que permanez-
rar con llave las cámaras y
correr las compuertas de los
cos y la cubierta acorazada.
de 1892.—M. Domecq Garcia »
n seco pude examinar con to-
partes que no habian sido posi-
raba á flote, hallándose.
ordinariamente súcio y lleno de
reas que confirmó una vez mas
forros de zinc, para evitar que
n partículas que alteran la super-
tanto ocasionan una disminucion
cha.
cion del forro en la correspondien-
el primer tercio de proa, habia de-
ando en descubierto el forro de ma-
odo el zinc que forra la pala del ti-
cilindro que dan paso á las hélices
amente gastados y habia que reno-

de la hélice de babor estaba torcida
superior y habia necesidad de reno-
ándose que tenia una señal ó hendidu-
ubiera tocado contra un cable.
válvulas de inyeccion principal, asi co-
demás válvulas que quedan en el fondo
que no se usan casi en el Rio de la Pla-
poco fondo, se encontraban obstruidas por
muzgos, etc., de modo que si hubiese sido
emplearlos hubiera sido imposible; asi fué
procedió á hacer una prolija recorrida de

Digitized by Google

« 3º Los maquinistas, desde Gefe hasta
« ve: asistirán á los trabajos que se ejecute
« Departamentos de Máquina y luz electri
« do tomar el trabajo, todos los dias á
« mañana y retirarse á la hora que l
« operarios de la casa Laird.
« Por la noche siempre quedará un
« á bordo.»
« 4º El resto del personal subaltern
« quinas, maestranza, marineria, etc
« siempre á bordo en los servicios d
« se les destine hasta nueva resolu
« cederá licencia cuando se crea
« los Oficiales Superiores, encar
« prévia autorizacion del Coman
« 5º Se recomienda el mayor
« destables y contramaestres
« estos queden bien cerrados
« por la mañana y antes de
« parte al Oficial de Servici
« 6º Queda completament
« arrojar residuos por los
« biendo los residuos de
« nas que con ese objet
« las demás necesidade
« trinas especiales qu
« 7º Los fuegos de
« tiblemente á las 8 d
« gun caso manten
« urgente.
« 8º Despues qu
« tengan que hacer
« de Guardia y el
« peccion personal
« estado, ya sea
« para cerciorars
« ocacionar incen
« 9º Los indiv
« fueren con lic

Digitized by Google

trábajos que se hacian,
las interesantes pruebas
en el acorazado «Libertad»
pruebas oficiales de arti-
adas en New Castle con el
los dias 26 y 27 de Enero
tas pruebas oficiales de ve-
Independencia» en el Rio
ebrero; es para nosotros inte-
uesto que no se presentan mu-
ara presenciar tales pruebas.
intermedio de S. E. el Señor
Inglaterra un permiso espe-
arsenales de Woolwich, Chathan
bservatorio de Greenwich y las
inity House y en contestacion
nio. Ministro me comunicó en
y 28 de Enero que los Lores
habian dado las instrucciones pa-
mitiese, junto con los Oficiales
an, visitar los arsenales y buques
athan, habiéndose impartido igual
partamento de Guerra para el Ar-

el Trinity House, que es una de
mas antiguas y poderosas de Ingla-
n nosotros, por parte de los miem-
peciales distinciones, pudiendo admi-
ción del servicio de faros de aquel
e de datos y documentos interesan-
sean alguna vez de provecho para

hacer un relato de lo que vimos en
de Woolwich y Chathan etc, sería ta-
que la de mis fuerzas, y tampoco cabe
me, que está tomando quizás mas esten-
debida.

l dia 25 de Febrero la casa de los seño-
Brothers entregó el buque á la Comision

Digitized by Google

Naval siendo todos los trabajos revisados por el Ingeniero Inspector de la misma, antes de recibirse, quedando á entera satisfaccion. Ellos se encuentran en detalle estenso en el Historial que tengo á bordo y aquí solo haré un estrato general de tales trabajos.

CASCO, ARBOLADURA, ARMAMENTO ETC.

1º Se colocaron 116 chapas de zinc que faltaban y se pusieron planchas de fierro galvanizado de un cuarto de pulgado de espesor en la parte del casco donde tienen juego el ancla al ser suspendida á bordo.

2º Se forzó de nuevo la pala del timon y tambien los bujes por donde pasan los dos ejes de las hélices.

3º Se suspendió el timon haciéndosele prensa-estopa nueva pues hacía agua por el ajuste de la limera y también se colocó un dado nuevo de acero en el talon del codaste donde se apoya y juega la espiga inferior del timon.

4º Se abrieron en la parte de proa en la amurada y la altura del trancanil tres portas de desagüe por cada banda de 2 pies 6 pulgadas de largo y 10 pulgadas de altura con visagras de bronce y arregladas para abrir de adentro para afuera, haciéndose en la parte de popa dos por cada banda, haciendo un total de 19 portas, que son sumamente útiles y convenientes, pues las amuradas del buque son muy altas y los imbornales muy pequeños y no permiten un facil desagüe en caso de embarcar golpes de mar, consiguiéndolo ahora con el nuevo arreglo.

5º En la parte de popa y cruzando banda á banda se han colocado dos soportes de acero formando un baso bien reforzado con puntales y estays de modo que pueda sustentar sobre él, bien asegurado sobre cal-

Digitized by Google

zas de patente, especiales, la lancha á vapor
toneladas de peso, la lancha de desembarco
botes lanchas mas, haciendo un total de cuar
barcaciones, dejando asi siempre libre la cu
para todas las maniobras y faenas necesarias

6º Se levantaron 6 pies mas los pescantes
les de los botes de modo de poderse hacer
en retirada con los cañones de la batería sin
las embarcaciones, lo que no se podia ante
bien los pescantes colocados en el reducto
hecho de charnela de modo que puedan abr
costado cuando sean necesarios hacer fun
artilleria colocada en esa parte, sin que
molestia ni inconveniente.

7º Se colocaron sobre la bateria central
ángulos salientes cuatro plataformas circ
acero dulce para montar sobre ellas caño
ro rápido de 12 centímetros, habiéndose
la cubierta en la misma parte por medi
chas de acero ligadas á la coraza princip
que. Tambien se alteró un poco la form
sicion de la batayola de esa parte á fin
mayor campo de tiro posible á las piez

8º Se colocaron sobre el castillete y
los puntos mas dominantes, plataform
con anillos de bronce para recibir cañ
rápido Nordenfeld de 6 libras.

9º Las cofas militares se redondea
mente formando un círculo y haciendo u
para subir á ella no solo por las jar
bien por el interior del palo, poniend
parte superior é inferior de él. Se
bien en ambos palos por el interior
modos para proveer municion sufici
tralladoras instaladas en las cofas.

10. En la Santa Bárbara de popa
taba húmeda por falta de ventilaci
cambiarle completamente todo el
nuevo de madera de teak, colocá

Digitized by Google

dor de patente «Utley» para procurar una corriente de aire constante. En la Santa Bárbara de proa ó principal, se cambió todo el forro del techo del frente que mira hacia proa, tomándose todas las medidas para colocar en su interior ascensores para la municion de los cañones de tiro rápido cuando se coloquen dichas piezas á bordo. Siendo sumamente defectuosa la iluminacion de las Santa Bárbara y pañoles de proyectiles, se les há colocado á todos esos departamentos luz eléctrica consultando las medidas de seguridad del caso.

11. En los pañoles de víveres que quedan en la parte de popa, asi como el compartimento del timon de combate y caña del timon que quedan ambos debajo de la cubierta acorazada, eran parajes que no tenian materialmente medios de ventilacion, por cuyo motivo y consultando la hijiene y habitabilidad de ellos, se han colocado en cada uno ventiladores de patente «Utley» que permitan se establezca facilmente una doble corriente de aire é impedir la entrada del agua, inconveniente que no evitan los ventiladores comunes.

12. Los cañones de 20 $^{c}/_{m}$ de la batería á proa y popa tenian en sus trincas una disposicion poco segura, pues era debil el gancho que agarraba en las gualderas de la cureña y ademas las trincas formaban un ángulo muy agudo con el eje de las piezas, pues cuando se cambiaron los montajes en Inglaterra se debió tener en cuenta que siendo estos mas cortos se alteraba la posicion normal de la trinca por cuya causa habia siempre que andar reforzandolas con aparejos, habiendo tenido las trincas de tres cañones rotas ó sentidas cuando el temporal á la salida del Rio de la Plata.

Mas, ahora se ha alterado la forma de la trinca y la posicion de ellas, poniendo las normales al eje del cañon pudiendo confiarse ahora en su perfecta seguridad.

13º Para defender la boca de los cañones grandes

Digitized by Google

de los golpes de mar y evitar tambien que el agua entre á la bateria, se habia ideado el colocar á las piezas, siempre que se salia á la mar, unos *casquetes* ó *sombreros* hechos de plancha de hierro de un peso de 50 ó 60 kilos cada uno y que se colocaban por la parte exterior de las portas con tornillos y trancas que los aseguraban fuertemente, tomando la faena de colocar tales casquetes mas de media hora por cada pieza y como la operacion se hacia desde afuera, era necesario no hubiese mucha marejada, quedando con aquella disposicion poco ingeniosa, el cañon aprisionado y sin poder prestar servicios en un momento breve. Ese grave defecto se ha remediado con un arreglo mas sencillo que llena el mismo objeto de defender la pieza de los golpes de mar, evitar la entrada del agua y al mismo tiempo toda maniobra puede hacerse desde el interior de la bateria poniendo 8 minutos para cada pieza.

14º Sobre la casilla del cuarto de navegacion habia antes una pequeña baranda circular que encerraba el compás patron; hoy se ha colocado en lugar de aquella una baranda todo alrededor de dicho cuarto, con escalas laterales para subir á él y tubos portavoz para las máquinas y timon, haciéndose así un cómodo puente de mando bastante elevado, para facilitar las maniobras.

15º Se ha instalado sobre una burda firme colocada en el palo trinquete, un aparato eléctrico compuesto de 4 faroles dobles, rojos y blancos, para señales de noche; dicho aparato por la disposicion de las lámparas ocupa un espacio muy reducido y la caja de manipulacion se encuentra en el cuarto de navegacion.

Hay además otro cable, que en conexion, con el principal de señales, puede prolongarse hasta la toldilla de popa, y allí he hecho instalar una segunda caja de manipulacion, de manera que pueden hacerse tambien las señales desde dicha parte del buque; el objeto de ese doble arreglo es para el caso de hacer de buque Insignia.

Digitized by Google

16º En los palos se renovaron los conductores, *para rayos*, poniendo otros de mejor calidad y solidez.

17º Las descargas de las letrinas de tripulacion quedaban muy arriba del agua, habiéndolos hecho bajar dos piés más, puesto una bomba en el estanque para traer una corriente de agua contínua y procurar la perfecta limpieza de esa parte de la proa; además, la plancha de asiento en vez de ser de madera se ha hecho de hierro fundido y el pi o de la letrina de baldosas cementadas para evitar las filtraciones. En las pertenecientes á Oficiales fué tambien necesario aumentar la longitud de los tubos de descarga y hacer toda la letrina de estribor nueva, pues se destruyó completamente con motivo del incendio ocurrido en Toulon.

18º El cabrestante fué suspendido y se cambió la pieza principal de cámbio de movimiento que estaba partida é inutilizada completamente.

19º En las cámaras solo se hicieron pequeños arreglos, como ser poner una division en el pasadizo de Oficiales á fin de hacer un comedor para los Maquinistas y Guardias Marinas, pues no tenian materialmente propio para ellos. Se lustró y pintó la cámara del Gefe y la de Oficiales; habiendo hecho en los departamentos de popa un alojamiento mas conveniente que el que habia anteriormente.

20º Fué recorrida toda la cañeria que conduce agua á los baños, estanque de inodoros, estanques de Santa Bárbara, etc., pudiéndose hacer hoy un servicio de agua completo, habiéndose colocado en la bateria principal otro caño maestro para conectar sobre él, las mangueras de incendio, pues esa parte del buque no está bien provista del servicio de agua.

Los trabajos relativos á las máquinas, estaban bajo la inmediata inspeccion del Gefe de Máquinas de á bordo, de manera que aquí me reduciré únicamente á transcribir los apuntes que dicho Oficial me ha dado

Digitized by Google

« Trabajos hechos por la casa de Laird Brothers. » Birkenhead.—Diciembre 7 de 1892 á Febrero 24 » de 1893.

« 1º Se cortó el mámparo transversal á proa de » las calderas y se colocaron portas á cada banda, » con sus correspondientes engranajes para abrir » y cerrarlas desde los cuartos de calderas y de » la bateria; son hechas de acero dulce y dan entra- » da á las carboneras de proa sin que haya nece- » sidad de sacar todo el carbon de las carbone- » ras como sucedia antes, siendo este arreglo conve- » niente para aliviar de proa el buque.

2º Se arreglaron los dos buges á vapor de las calderas de proa para achicar los dobles fondos, abajo de las calderas; tambien se colocaron los caños y las válvulas necesarias para hacer coneccion con el caño maestro de incendio y utilizarlos en ese sentido.

3º Se arreglaron los doble fondos abajo de las calderas para sostener agua dulce como estanques especiales de las calderas y se colocaron las cañerias necesarias para llenarlas desde la bateria, siendo la capacidad de estos estanques de 50 toneladas cada uno, haciendo un total de 200 toneladas de agua dulce que puede almacenarse.

4º Se colocó un caño las válvulas y grifos necesarias en comunicacion con el caño principal de descarga de las calderas y la bomba de alimentacion de la calderita, de modo que cuando hay agua dulce en las calderas podemos emplearla para el servicio de la calderita; tambien se colocó un caño grifos y válvulas para descargar la calderita al fondo del buque.

5º Se han arreglado los grifos de purga de los cilindros y cajas de las válvulas de distribucion de las máquinas principales para descargar á los condensadores en vez de las sentinas, colocando todos los caños y grifos necesarios; esta ha provado ser de gran conveniencia por ejemplo, cuando pasa

Digitized by Google

agua de las calderas á los cilindros, son muy pronto purgadas.

6º Se han puesto cuatro pares de bronces nuevos en los balancines de las bombas de aire.

7º Se han puesto bronces nuevos en los éjes cigüeñales de las máquinas de los dinamos, sacando uno de los cilindros para ser arreglado en la fábrica, y poniendo la máquina en buena condicion; uno de ellos estaba muy gastado por los dos años de servicio que tiene.

8º Se han conducido los caños de purgar las máquinas de la luz eléctrica para descansar á los condensadores y al caño maestro de las sentinas colocando cañerias y grifos de purgas mas grandes para purgar los cilindros mas libremente.

9º Se levantaron los ventiladores de los 4 departamentos de calderas (6 pies mas) colocándoles engranajes de modo que puedan moverse con mayor facilidad con el esfuerzo de un hombre únicamente.

10. Se ha compuesto un caño de vapor de las máquinas de la luz eléctrica, colocando un grifo y caño para relevar esta porcion del agua. Tambien se han colocado válvulas y caños á las inyecciones laterales de las máquinas principales concertando estas válvulas laterales con el servicio de aguas para los cojinetes de las máquinas, de manera que cuando el buque esté varado siempre tiene servicio de agua para los cojinetes.

11. Se han examinado y limpiado todas las partes de las calderas interiormente, sacando 28 tubos de cada una, pues se encontró que no era posible limpiar las cajas de tubos y hornos laterales, transversalmente sin sacar esos tubos. Se han colocado 200 chapas de zinc, nuevas en las calderas y provisto un juego de repuesto de 200 mas.

Se ha colocado un juego nuevo de válvulas Kingston en cada bomba de aire de las máquinas principales empaquetando el embolo nuevamente ajustando los bronces de los balancines examinando las vál-

Digitized by Google

vulas de distribucion, ajustando todos los cojinetes colocando nuevos metales blancos en uno de los cojinetes, colocando empaquetaduras nuevas en todas las partes de las máquinas, examinando las bombas de las sentinas y de alimentacion. Las máquinas han quedado bien y funcionan muy satisfactoriamente.

12. Se han revisado los 4 burros de alimentacion de las calderas, examinando las bombas de las sentinas y de alimentacion, los pistones, válvulas de aspiracion, descarga y válvulas de distribucion; se han revisado los dos guinches para cargar carbon, los dos guinches para virar la lancha á vapor. Se suspendió el cabrestante para limpiar el eje, colocándosele una bitadura nueva y examinando bien todas las partes de la máquina, y generalmente se han ajustado todas las partes de las máquinas principales y auxiliares.

13. Se ha colocado un pito «Duplex» de moderna construccion con dos sonidos.

14. Se han puesto chapas nuevas entre las cajas de tubos para prevenir la ebullicion en las calderas, de modo que ni la mitad del agua se aloje en las máquinas como antiguamente.

15 Se han examinando las helices en el Dique, colocando una nueva pala fundida por la casa de Laird, y examinando las otras se probaron las tuercas y se puso toda en buena condicion; hay tambien dos palas de repuesto en el buque, una de estribor y otra de babor, listas para colocarse en caso de necesidad.

16. Se examinaron sus válvulas y grifos de mar arreglandolas, asi que se puede sacar las válvulas en dique seco sin desmontar las cajas y cañerías de dentro del buque como aconteció anteriormente.

17. Se ha instalado un buen baño con ducha en una de las carboneras, para los foguistas y se han provisto cajas para contener la ropa y botines de trabajo, asi que cuando suben á cubierta salen lavados y con ropa limpia. Este baño es conectado con

Digitized by Google

una bomba á vapor y una bomba á mano para achicar el agua sucia.

Los trabajos hechos fuera del contrato son:

Levantar el nuevo pitó Duplex 3 pies mas alto con cañería, y colocando soportes nuevos á uno de los caños de descarga de vapor.

Fundir, tornear y colocar dos nuevas tuercas de bronce para las válvulas de cuello de comunicacion de vapor á las máquinas principales.

Fundir, tornear y colocar varias chapas indicadoras de válvulas en la cubierta, con tuercas nuevas.

Se compusieron las dos rejillas de la bajada á las calderas, en la bateria, que estaban casi inutilizadas.

Se han puesto nuevas empaquetaduras en los prensa-estopas de los hélices.

Se ha examinado la máquina del timon á vapor y compuesto uno de los caños á vapor de la misma.

Se han hecho tres guias de bronce para las máquinas ventiladoras.

Con esto queda terminado el detalle general de las reparaciones y en el tiempo empleado en ejecutarlas se hubiera podido colocar tambien la Artilleria, que no se hizo porque nunca se mandó la autorizacion para ello; es sensible que el buque haya regresado sin el armamento que le es absolutamente indispensable, pues tal cual se encuentra ahora puede considerarse como sin defensa y atacable por cualquier crucerito de 3er órden.

Hoy con la colocacion que se le ha hecho de las plataformas, no habia mas que hacer que montarle la Artilleria, es decir, cuestion de un mes á lo mas. Dicha Artilleria consistiria de 4 cañones Armstrong, tiro rápido de 12 centímetros, 4 cañones Nordenfelt de 14 libras, 4 cañones Nordenfelt de 3 libras, 4 ametralladoras Nordenfelt de 3 caños de una pulgada de calibre.

Considero escusado pedir á V. S. interponga su influencia ante la Superioridad para que se termine

Digitized by Google

la obra ya comenzada de armar de una vez como es debido nuestro mayor y mas sólido buque.

Como dejo dicho, el 25 de Febrero, la casa de Laird entregó el buque recien, y como hubiese urgencia para regresar el mismo dia, salia del Victoria Dock y pasaba á fondear á New Ferry donde debia proceder á embarcar la pólvora y municiones que se encontraban depositadas en los polvorines y siendo una cantidad grande la que teniamos que cargar demoramos dicha faena hasta el dia 27 en que comunicaba al Gefe de la Comision Naval encontrarme pronto para hacerme á la mar y que en la marea de la tarde de dicho dia efectuaria mi salida.

En efecto, á las 2.30 p. m. del dia 27 dejaba el fondeadero de New Ferry y hacia rumbo á la barra del Rio Merssey, la que cruzamos á 5.30 p. m. siguiendo la navegacion á la vista de la costa de Inglaterra hácia el canal de Irlanda; el mismo dia á las 10 p. m. enfrentaba punta Lynus y desembarcaba allí el práctico del Merssey siguiendo viaje momentos despues; á la madrugada siguiente tomábamos el Faro flotante de Tuscar que tan buenos servicios nos prestó á nuestra llegada á aquellas costas que ahora dejábamos nuevamente. Al medio dia del 28 de Febrero me encontraba frente al Faro de Waterford, costa Sud de Irlanda y de allí di el punto de partida para hacer derrota en demanda de la Isla de Madeira donde pensaba recalar para aprovisionarme de carbon.

Desde el dia anterior á nuestra salida, el tiempo no estaba bueno, el barómetro muy bajo ($742\ ^{m}/_{m}$) lo que predecia un cambio de tiempo próximo; mas nada habia que estrañar, pues el Atlántico Norte durante todo este invierno ha estado muy malo y con frecuentes y violentos temporales que causaron desastres espantosos como el del vapor « Pomerania » ó accidentes como el del « Umbría » y muchos otros que continuamente rejistraban los diarios marítimos; asi es que el estar amenazado por un temporal no

Digitized by Google

era de sorprenderse, mas felizmente el buque estaba en buenas condiciones y además no quedaba distante para el caso de alguna arribada forzosa.

En la tarde del mismo dia 28 el viento principió á ponerse fresco del S. y el cielo de mal cariz, el barómetro se habia estacionado bajo y tendia á subir con las primeras rachas. El 1º de Marzo á las 2 de la mañana, muy fresco el viento ya se habia corrido hácia el O. S. O. y O., obligándome á disminuir mucho la marcha y buscar hacer amura á la mar, procurando defender el buque sin hacerlo sufrir. Me aguanté así hasta el dia 2 de Marzo á las 4 de la tarde en que ya muy decaido el viento y disminuyendo la mar pude poco á poco volver al rumbo conveniente á nuestra derrota, de la que nos habíamos apartado 33 horas debido al mal tiempo que felizmente no se prolongó mucho.

Desde aquel dia en adelante fué acentuándose el buen tiempo, el barómetro subiendo y su altura normal 759 á 760 $^{m}/_{m}$. permitiéndonos hacer buenas singladuras que nos aproximaban cada vez mas al punto de nuestro destino; el 6 de Marzo á las 3.45 de la madrugada avistamos á 24 millas directamente por nuestra proa la luz del Faro de San Lorenzo, situada en el extremo N. E. de la Isla Madeira, seguimos en demanda de él teniéndolo al travez á 6 ½ y á las 8 a. m. fondeaba en el Puerto de Funchall, capital de la Isla.

Inmediatamente de llegar se preparó todo para tomar carbon, el que me fué provisto por la casa de los señores Blandy Brothers, para quienes traia órden por escrito del señor Ministro Argentino en Inglaterra. El carbon recibido allí fué de excelente calidad habiéndome entregado muy pronto y es el mejor punto de carbonaje que he tenido durante todo el viaje, pues la casa tiene elementos suficientes, buen personal que trabaja con prontitud, órden y silencio, lo que no se consigue en San Vicente y mucho menos en los Puertos del Brasil. Unas veinte horas despues

Digitized by Google

de haber fondeado tenia ya á bordo perfectamente estibadas 471 toneladas de carbon y 12 de agua dulce, víveres frescos etc., de modo que un par de horas despues y una vez despachado por la autoridad Sanitaria, dejaba el Puerto de Funchall con direccion á la Isla del Cabo Verde.

Nada absolutamente de notable ocurria á bordo durante la navegacion marchando las máquinas admirablemente, sin haber tenido las frecuentes proyecciones de agua á los cilindros y ebulliciones en las calderas que esperimentábamos cuando el viaje de ida á Europa en que teníamos que parar las máquinas con frecuencia; mas ahora con los arreglos hechos se han subsanado tales inconvenientes, habiendo podido sostener siempre con tiempo ordinario y con 58 revoluciones una marcha de 11 nudos término medio. Lo único que dificultaba algunas veces sostener buena presion, era el reducido personal de máquinas que con la aproximacion á la linea y á causa de los calores se fatigaba, siendo necesario reforzar las guardias con la poca y poco útil gente que tenia en cubierta; mas siempre se remediaban las cosas y el viaje continuaba bien.

En la madrugada del domingo 12 de Marzo, los vijías anunciaron la luz del faro de la Punta del Buey en el extremo N.E. de la Isla de San Antonio y como la noche estuviera muy clara pudimos percibir perfectamente á distancia de 26 millas sus destellos blancos cada minuto. La recalada fué excelente pues se avistó la luz por los vijías con una anticipacion de pocos minutos á la que se calculaba, habiendo con él una vez á la vista seguido en su demanda y á las 7 a. m. lo dejabamos por el travez á 3 millas, haciendo proa entonces para pasar entre la costa de San Vicente y la Isla de los Pájaros que queda á la entrada de Puerto Grande donde fondeé á las 9 a. m. con 4 grilletes al ancla de estribor, á 3 cables de la costa, viniendo inmediatamente la sanidad y poniéndonos en libre pláctica.

Digitized by Google

Aquel dia por ser domingo y como ya tenia 15 dias de viaje no quise cargar carbon y lo dediqué para descanso del personal, con especialidad el de la máquina, quien mas lo requería.

El siguiente dia lúnes temprano principié á tomar carbon que me fué entregado en la cantidad de 221 toneladas por la casa de los señores Wilson Sons y Cª. para cuya firma tuve órdenes por escrito de la Legacion en Lóndres asi como para los demás puertos de tránsito.

En la mañana del 14 de Marzo dejaba el Puerto Grande y seguía mi itinerario hacia el S. procurando hacer la navegacion en el mas corto plazo posible pues se me habia comunicado procurase ganar el Rio de la Plata á la mayor brevedad. A mi salida de San Vicente se me informó que en Buenos Aires se ponia cuarentena á todos los buques que tocasen en el Brasil; mas no podia evitar en modo alguno el hacerlo, pues, el carbon que contienen las carboneras del buque no bastan para hacer la travesia directamente de San Vicente á Buenos Aires, por consiguiente no tenia mas remedio que hacer escala en un puerto brasilero, fuera Bahía ó Rio, mas preferí este último punto, primero porque como ciudad de mas importancia sus condiciones higiénicas son mejores y mayores tambien los medios de que se dispone para combatir una epidemia, y segundo porque hay recursos y mas facilidades relativas para tomar carbon, pues tenia la experiencia desagradable de Bahia, asi es que desde mi salida decidí tocar de todos modos en Rio conforme lo hice.

Desde nuestra salida de San Vicente y en los dias subsiguientes la navegacion se hacia en las mejores condiciones con tiempos buenos en general, salvo en las proximidades del Ecuador que siempre se tienen cielos cubiertos y chubascos de agua, los que sentimos con mayor frecuencia y fuerza á medida que nos aproximabamos al continente Americano. El dia 18 de Marzo á las 4 y 25 cruzabamos el

Digitized by Google

Ecuador, por los 31° 40' de longitud O. de Greenvich, y el dia siguiente 19, al medio dia, se marcaba por la proa y demorándonos al S. 6° E. v. á 38 millas de distancia el pico de la Isla de Fernando de Noronha, cuyo pico se destacaba perfectamente claro en el horizonte, esa rectificacion que venia á rectificar la derrota traida desde San Vicente constató la correccion de ella y el buen estado de nuestros cronómetros. Desde Fernando de Noronha, dispuse hacer rumbo directamente á buscar el faro de los Abrolhos, en lugar de procurar, como es de práctica hacer tomar la costa por la altura de Pernambuco, mas con ello aumentaba mi camino en algunas millas mas, lo que queria evitar, asi es que se hizo la derrota arriba indicada. Ya por esta travesía el tiempo principia á ponerse chubascoso y de ventolinas variables del N.E. al E.S.E. que generalmente refrescaban algo por la noche amainando por la mañana. El dia 23 de Marzo á las 7 de la mañana avistamos la columna del faro de los Abrolhos marcándole al S. 84° 0. v. á 7 millas, no habiendo podido verlo antes y habiendo casi pasado sin lograrlo á causa de lo caluroso de la atmósfera en aquel cuadrante del horizonte.

Desde allí cerré el rumbo mas al S., mas habia que hacer la navegacion con muchas mayores precauciones, pues las costas son muy bajas y nos aproximábamos á los peligrosos bancos que forman el cabo Santo Tomas, cuyos bajos fondos se pican mucho antes que sea posible distinguir la costa, siendo necesario recurrir al medio mas seguro que es el de las sondas, y en efecto, desde la madrugada del 24 dispuse que cada media hora se sondase y nos fuimos aproximando gradualmente á los bancos hasta las 7 a. m. que se picaron 8 brazas como menor agua, siguiendo luego en aumento rápidamente lo que denotaba que habiamos caido ya al lado S. de los bajos que forman el Cabo. Una vez rebasado, tiramos rumbo para pasar á seis millas del cabo Frio

Digitized by Google

el que fué reconocido al oscurecer, habiéndose encendido el faro de dicho punto ya muy cerrada la noche y siendo un faro cuya luz la encontramos muy pobre y además observamos que el intérvalo de los destellos y eclipses no tienen el tiempo regular que se les asigna en los libros de faros; perdimos de vista á dicho faro á 15 millas de distancia con noche clara y se le asigna 25 millas para tales condiciones; en cambio el magnifico faro eléctrico de la Isla Raza lo avistamos á las 11.30 de la noche del mismo dia 25 de Marzo á una distancia no menos de 26 millas, pudiendo perfectamente percibir sus dos destellos blancos y uno rojo.

Me aguanté sobre la máquina, á la vista del faro hasta la mañana siguiente en que tenté la entrada; pero una série de chubascos de agua y niebla que me ocultababan todos los puntos marcables al extremo de hacerse sumamente dificultoso tomar el puerto; mas en un momento de clara pude distinguir ya muy próximo el paredon à pique del fuerte Santa Cruz y haciendo proa á él toqué el pasaje, siguiendo hácia el interior de la Bahía y fondeando á las 9.30 a. m. en las proximidades del fuerte Villaganon habiendo saludado la plaza con 21 disparos y con 17 la insignia de marina arbolada en el acorazado «Aquidaban.»

Mi permanencia en Rio seria los mas breve posible, pues habia entrado únicamente por proveerme de carbon, asi es que tan pronto llegué me puse en comunicacion con los Sres. Wilsson Son y Cia. quienes debian entregar el combustible necesario al buque sin pérdida de tiempo. El dia siguiente 26 á la 1 de la tarde, habia embarcado la cantidad de 401 toneladas y me preparé á dejar el puerto. En el mismo dia á las 2 p. m. salió una Escuadra Brasilera compuesta del Acorazado «Aquidaban» y de los nuevos Cruceros «República» y «Tiradentes» á las órdenes del señor Contra-Almirante Noronha, con objeto de asistir á la Revista Naval Internacional del 28 del

Digitized by Google

corriente, que se efectuará en Sandy Hook, próximo á Nueva York, á invitacion de los Estados Unidos de Norte América. Dicha Escuadra fué despedida por el Sr. Presidente de la República del Brasil quien fué personalmente á cada uno de los buques, habiendo tenido ocasion nosotros de presenciar desde abordo la entusiasta ceremonia de despedida de la Escuadra.

Una hora despues, dejaba tambien el Puerto de Rio de Janeiro, pero con direccion al Sud, y al estar E. O. verdadero con la Isla Raza se dió el punto de partida para el resto de la navegacion.

Desde la tarde de nuestra salida de Rio de Janeiro y durante todo el dia siguiente, encontramos mucha mar gruesa que venia del S. y un viento mas bien fresco que venia del S. S. O. que si bien no era duro en cambio nos disminuia la marcha, no permitiéndonos mas de seis nudos por hora; poco duró felizmente y para el dia 28 en la mañana, volvimos á continuar haciendo buen camino.

El 29 de Marzo á las 11 a. m. hacíamos una buena recalada sobre Punta Castillos, marcando una hora despues la columna del faro de Cabo Polonio al N. 24° O. v. á 12 millas de distancia, siguiendo desde ahí la navegacion á la vista de la costa oriental; á las 3 ½ de la tarde teniamos por el travéz á 5 millas el Faro del Cabo Santa Maria y un par de horas despues el de San José Ignacio distante 22 millas de Santa Maria. Casi al ponerse el sol avistamos las islas de Lobos y la columna del Faro de Maldonado que se destacaba perfectamente, haciendo rumbo para pasar entre él y las Islas.

A las 7 ½ de la noche, demorabamos el faro de Maldonado al E. verdadero; á 2 millas cambié de rumbo en procura del Faro de la Isla de Flores cuya luz pudimos distinguir muy auténticamente á las 9 de la noche y una media hora despues la del Cerro de Montevideo, asi como tambien se vió clara la del faro flotante del Banco Inglés. A las 11 de la noche, con buena situacion del buque por marcaciones

Digitized by Google

á los Faros de Flores y del Cerro, cambié de rumbo en procura de punta del Indio para ver si podia llegar á Buenos Aires en la madrugada del 30. Desde que pasamos del meridiano del Cerro de Montevideo, principiamos á picar muy poco fondo, 22 pies; el buque gobernaba malísimamente porque estaba calando 21 pies á popa y á causa de viento fresco que tambien hacia no me obedecia el timon, siendo necesario gobernar con las máquinas únicamente; aquello era sumamente penoso y molesto, luego no consideraba prudente continuar con rio bajo á tentar el paso de Punta del Indio con un buque de tanto calado como el «Brown» y esponerme sin necesidad á tener algun desagrado, precisamente á la llegada despues de haber hecho un viaje tan feliz, asi fué que resolví fondear al S. de la Panela á 4 millas de distancia de dicho ponton y esperar hasta el dia siguiente un repunte del rio.

Durante esa noche y el otro dia se mantuvo muy fresco el viento de N. N. O. al O. y el rio continuaba de bajante, tanto que el agua se encontraba como dulce en nuestro fondeadero. En un pequeño repunte que tuve en la tarde del 31 levé anclas y procuré seguir marcha, mas un accidente ocurrido en la máquina (el único en todo el viaje), la rotura del eje de la rueda del cambio del movimiento me demoraron la salida, y á pesar de que la averia quedó reparada una hora despues, no quise continuar y fondée nuevamente á algunas millas mas adelante.

En la mañana del 1º del corriente, me ponia nuevamente en camino y alcanzé Punta del Indio á las 7 ½ a. m. habiendo cruzado la barra casi con el calado del buque; desde allí seguí en demanda de Banco Chico que fué avistado á las 10 y 45 a. m. siendo difícil distinguirlo no solo porque el viento era muy fuerte del S. O. y tenia muy tomado el horizonte sino porque nada tenia que lo diferencie de otro buque cualquiera fondeado, siendo ambos pontones, tanto el de Punta de Indio y de Banco Chico en todo

Digitized by Google

iguales, arbolados con tres palos, teniendo recalados los mastiles de los dos de proa y guindado el de popa, y sin ningun signo que los diferencie. Seria de desear que dichos pontones tuvieran escritos con grandes letras al costado del nombre del parage ó escollo que marcan y además en alguno de sus palos algun globo ó marca, que es el signo característico de todo buque faro en todas partes, á fin de evitar (no á nosotros) pero si á los navegantes que por primera vez entran á nuestro rio, dudas que pueden ocasionarles perjuicios y averias por las cuales podrian reclamar, pues en el *Libro de Faros, edicion de 1892*, que en este momento tengo á la vista, al hablar del Ponton Faro de Punta del Indio dice: « Luz blanca, fija, visible á 10 millas, buque « pintado de negro con dos palos, un globo negro en « el tope del palo mayor, etc. » Tales son los signos distintivos del Ponton de Punta del Indio, que el navegante viene buscando y que nunca los encontraria en el mencionado buque faro.

A las 2 de la tarde nos encontrabamos por el través del puerto de La Plata, cuyos malecones de entrada se marcaron y á las 3 y ½ p. m. fondeaba en esta Rada nuevamente, despues de una ausencia de nueve meses; y al dia siguiente el señor médico de servicio me comunicaba que debia permanecer por 10 dias en observacion sanitaria á causa de haber hecho escala en Rio de Janeiro.

Dejo aquí terminada la relacion del viage de este buque, la que quizas ha tomado mas estension que la que creia, pero no es posible dejar sin relatar ciertos hechos y acontecimientos sobre los cuales debe dejarse siempre una constancia por escrito.

Antes de cerrar esta memoria me permito recomendar muy especialmente á la consideracion de la Superioridad por intermedio de V. S. á los Señores Gefes Oficiales y Asimilados que componen la dotacion de este Acorazado. Dios guarde á V. S.

MANUEL DOMECQ GARCIA.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACI

DE BUENOS AI

FECHAS 1892		Rumbo directo	Variacion del agua	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	ESTADO DEL MAR	BARÓMETR Marina	
Julio	6	—	10° NO	—	—	2° 3°	2.1	Cirrus	Calma	760. —	75
»	7	—	8° NE	70	70	3° 2° 1°	2.1	Nimbus	Marejada	759. —	75
»	8	S 81° E	6° NE	203	203	4°	5.9	Cirrs-Kum	Muy gru'sa	760. —	74
»	9	N 79° E	4° NE	220	220	4° 3°	8.3	Kumulus	Gruesa	769. —	75
»	10	N 26° E	1° NE	268	268	1°	2	Nimbus	Marejada	768. —	76
»	11	N 28° E	3° NO	288	288	2° 4°	7.2	Nimbs-Ku	Marej'dilla	766. —	77
»	12	N 28° E	5° NO	312	312	1° 4° 3°	3	Despejado	Marej'dilla	765.5	77
»	13	N 32° E	7° NO	282	282	4°	2	Nimbus	Picada	770.5	76
»	14	N 1° E	8° NO	317	317	2°	1	Nimbs-Str.	Picada	770. —	76

OBSERVACIONES

Dia 6 de Julio. Salida de la Rada Exterior á las 9h 15m a. m. con el Co
Almirante Solier.

Dia 7 de Julio.—Punta de Indio.—Punto de salida.—Niebla.

Dia 8 de Julio.—A las 6 a. m. se perdió de vista la Torpedera « R.
—Baja ràpida del barómetro.

Dia 9 de Julio.—Se sigue corriendo el tiempo.—A las 2 a. m. se perdi
vista el «25 de Mayo».—Se endereza el rumbo.

Digitized by Google

EL ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

BAHIA (BRAZIL)

HIDRÓMETRO	PSICRÓM.		MÁQUINA				LATITUDES		LONGITUDES	
Máxima	*Máxima*	*Mínima*	*Fuegos*	*Presion*	*Revolucion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
						kilos	8 h. 10m.		8 h. 10 m.	
12.5	2	0.2	6	59	58.2	12902	—	—	—	—
12.2	1.8	0.5	6	55	55.4	10918	36°27' S	No hubo	56°25' O	No hubo
12	2	0.5	8	60	68.4	68220	35°43' »	»	52°56' »	»
12	3.5	2	8	54	54	40000	35°01' »	»	48°50' »	»
16	3	0	7	59	66	67000	31°07' »	30°57' S	45°54' »	»
17	2	1	7	60	66	66000	27°33' »	No hubo	43°57' »	»
16.5	5.5	2	8	60	69.6	70000	23°00' »	23°00" S	41°13' »	41°09'
21	5	2.5	8	60	69.8	69000	19°02" »	19°3'20" »	38°37' »	38° 40' 30"
22.5	4.5	3.3	8	59	69.1	69000	14°14'30" »	14°14'30" »	38°35' »	38°35'

OBSERVACIONES

10 de Julio.—Se pudo observar y tener buena situacion.—A las 9 p. m. se incorporó el «25 de Mayo».

11 de Julio.—Chubascos de agua hasta las 9 a. m.: á la tarde se despejó.

12 de Julio.—Caen algunos chubascos.—A las 9 p. m. pasamos por el Cabo Santo Tomé.

13 de Julio.—A las 4h 30m p. m. se avistó el Faro Abroholos.

14 de Julio.—Situacion por marcaciones á las tierras altas de las costas.—Entrada á Bahia á las 8h 30m.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACI

(Continuacion) **DE BAHI**

FECHAS 1892	Rumbo directo	Variacion del agua	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	ESTADO DEL MAR	BARÓMET Máxima	
Julio 17	—	10° NO	—	—	2°	3	Kumulus	Picada	768.—	76
» 18	N 39° E	10° NO	228	238	2°	3	Nimbs-Ku.	Marej'dilla	767.—	76
» 19	N 33° E	13° NO	270	270	2°	4	»	»	767.—	76
» 20	N 34° E	14° NO	275	275	1°	4	Cir-Nim-K	Picada	768.—	76
» 21	N 16° E	15° NO	273	273	1° 2°	2	Despejado	Calma	765.—	76
» 22	N 16° E	16° NO	275	275	2° 1°	3	Nim-Str-K	Picada	764.—	76
« 23	N 21° E	17° NO	285	285	1°	1.5	Despejado	Calma	764.—	76
» 24	N 12° E	19° NO	270	270	1°	3	Nimbs-Ku	Picada	763.5	76
» 25	N 10° E	20° NO	106	106	1°	3	»	»	763.—	77

OBSERVACIONES

Dia 17 de Julio.—Salida de Bahia á las 12 m.—El «25 de Mayo» sigue aguas.—A la 1h 45m p. m. se pasó el faro Maceiro y á las 10h p. el de San Agustino.

Dia 18 de Julio.—Se navega sin novedad.

Dia 19 de Julio.—A las 12h 15m pasamos el Ecuador.

Dia 20 de Julio.—Sin novedad.

Digitized by Google

EL ACORAZADO « ALMIRNTE BROWN »

AN VICENTE

(Continuacion)

BARÓMETRO	PSICRÓM.		MÁQUINA				LATITUDES		LONGITUDES	
Mínimo	*Máximo*	*Mínimo*	*Fuegos*	*Presion*	*Revolucion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
						kilos				
23	3	1	7	59	68.4	11400	—	—	—	—
24	3	1	8	60	69.7	71000	9° 58'' S	10° 03' S	35° 39' O	35° 45' O
22	2.5	0.5	8	60	69.5	69000	6° 10' »	6° 16' »	33° 18' »	33° 08' »
.5 24.5	2.5	0.5	8	60	69.4	68000	2° 31' »	2° 34' »	30° 24' »	30° 34' »
22	2	0.5	8	60	69.6	68000	2° 02' N	1° 55' N	29° 19' »	29° 37' »
.5 24.8	3	0.5	8	60	69.3	69000	6° 36' »	6° 28' »	28° 19' »	28° 25' »
24	2	1	8	59	69.7	71000	10° 48' »	10° 54' »	27° 07' »	26° 36' »
.5 21	1	0.5	8	59	69.2	59750	15° 27' »	15° 27' »	25° 40' »	25° 36' »
24	2	1	8	59	53	19000	17° 01' »	16° 54' »	25° 17' »	25° 01' »

OBSERVACIONES

a 21 de Julio.—Sin novedad; algunos chubascos de agua.

a 22 de Julio.—Se siente la corriente del Golfo de Guinea.

a 23 de Julio.—No pudiendo llegar de dia á San Vicente se disminuyó la marcha.

a 24 de Julio.—Llegada á San Vicente con niebla cerrada á las 8h a. m.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACIO

(Continuacion) **DE SAN VICENT**

FECHAS 1892	Rumbo directo	Variacion del agua	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	ESTADO DEL MAR	BARÓMETRO Máxima	BARÓMETRO Mínima
Julio 26	N 40° E	20° NO	26	26	1°	3	Nimb's-Ku	Marej'dilla	764.—	761.-
» 27	N 38° E	21° »	253	253	1°	5	»	Marejada	763.—	761.-
» 28	N 40° E	20° »	270	270	1°	5	Kumulus	Gruesa	762.5	761.-
» 29	N 42° E	20° »	218	218	1°	6	Despejado	»	762.—	759.5
» 30	N 33° E	20° »	175	175	1°	5	Cirrus	Marejada	761.5	759.5
» 31	N 40° E	19° 5' »	232	232	1°	3	Despejado	Picada	764.5	760.5
Ag'sto 1°	N 42° E	19° »	253	253	1°	4	Cirrus-Ku	»	764.5	761.5
» 2	N 42° E	19° »	190	190	Calma	0	Stractus	Calma	764.—	761.-

OBSERVACIONES

Dia 26 de Julio.—Salida de San Vicente á las 8h 40m.—Situaciones por marcaciones á las 9 a. m.

Dia 27 de Julio.—Mar gruesa de proa.

Dia 28 de Julio.—Se disminuyó la marcha por la mar gruesa de proa.

Dia 29 de Julio.—Se embarca mucha mar por la proa.

Dia 30 de Julio.—A las 7 a. m. se avistó la Isla Gran Canaria.—Situa marcaciones á esta Isla.

El Comandante,

M. Domecq Garcia.

Digitized by Google

L ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

CADIZ

(Continuacion)

METRO	PSICRÓM.		MÁQUINA				LATITUDES		LONGITUDES	
Mañana	*Maximo*	*Mínimo*	*Fuegos*	*Presion*	*Revolucion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
							9h. a. m.		9h. a. m.	
23	1	0.5	7	59	68.5	9200	17° 01' N	17° 20' N	24° 55' O	24° 38' O
20	4	0.5	7	59	69.2	63000	20° 20' »	20° 27' »	22° 17' »	22° 05' »
20.5	1.5	0.5	8	60	69.8	62000	23° 18' »	23°07'30" »	19° 31' »	19° 41' »
21.5	1.5	0.5	8	60	69.1	65000	26° 00' »	25° 48' »	16° 53' »	17° 00' »
22	1	0.5	8	58	63.2	42000	28° 15' »	28° 10' »	15° 10' »	15° 13' »
22	2.3	0.5	8	60	69.7	65000	31° 12' »	31° 03' »	12° 17' »	12° 18' »
21.5	2	0.5	8	60	69.5	65000	34° 15' »	34° 13' »	9° 04' »	3° 00' »
23	2	0.5	8	60	69.4	59000	36° 33' »	por marciones	6° 18' »	por marciones

OBSERVACIONES

1 de Julio.—Sin novedad.

° de Agosto.—Sin novedad.

! de Agosto.—Llegada á Cadiz á las 8 a. m.—A las 10 a. m. se zarpó, siguiendo las aguas de la Escuadra Española que navegaba hácia Huelva con objeto de asistir á la salida de la Carabela «Santa Maria» que á imitacion de la de Cristobal Colón debia salir al otro dia del Puerto de Palos.—Se fondeó frente de Huelva á las 4 p. m.—El dia 3 se saludó á la «Santa Maria» que arbolaba la insignia de Almirante de Castilla.—Se regresó á Cadiz donde se fondeó á las 3 p. m.

Oficial de Derrota.

SERVANDO CARDOSO

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACI

DE CA

FECHAS 1892	Rumbos	Variacion	DISTANCIAS Directa	DISTANCIAS Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	MAR	BARÓM Máximo
Ag'to 19	S	18° NO	21	29	3° 4°	2-1.5	Cir-Kum	Calma	768.57
» 20	N 80° E	17° NO	228	24.5	1°	3-2	Cir-Kum Nim	Marej'dilla	766.57
» 21	N 38° E	15° NO	250	278	1°	1-2.5	Nimbus	Marej'dilla	767 7
» 22	N 40° 5' E	13°5' NO	233	177	1°	3-2	Nimbus	Marej'dilla	768 7

DE TOU

S'bre 6	N 60° E	13° NO	154	166	1° 2°	3-1	Cirrs-Str.	Calma	762

DE GÉ

S'bre 18	S 60° O	13° NO	154	170	3°	1	Cir-Kum	Calma	766

OBSERVACIONES

De Toulon á Génova.

Agosto 19.—Salida de Cádiz á las 9 a. m.—A las 3 p. m. entrada al Estre Gibraltar.

» 20.—Se sigue situando por marcaciones á los puntos mas salientes costa.

De Génova á Toulon

Setiembre 6.—Se zarpó á las 6 p. m.—Entrada al puerto de Gènova 10h. y 30m. a. m.

Digitized by Google

EL ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

TOULON

Mes y día	PSICÓMETRO		MÁQUINA				LATITUD		LONGITUD	
	Máxima	Mínima	Fuerza	Presion	Revolucion	Carbon consumido	Estimada	Observada	Estimada	Observada
						KILOS				
21	3.5	1	85	65		61000	36° 10' N	No hubo	6° 19' O	6° 20' O. G.
23	4	1	85	65		50000	36° 53' »	Por marcaciones	1° 41' O	Por marcaciones
24	1	0.5	86	66.5		62000	40° 10' »	»	1° 38' E	»
22	1.5	0.5	86	70.5		62000	43° 07' »	»	5° 54' E	»

GÉNOVA

18	2	1.5	86	69.4		42000	—	44° 24' N	—	8° 54' E

TOULON

21	2	1	86	69.3		35000	—	43° 07' N	—	5° 54' E

OBSERVACIONES

De Toulon á Génova

osto 21.—Se sigue situando por marcaciones á los puntos mas salientes de la costa.

» 22.—Entrada á Toulon á las 10 a. m.

De Génova á Toulon

iembre 18.—Salida de Génova á las 4h. y 55m. p. m. Entrada al puerto de Toulon á las 7h. a. m. del dia 19.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGA(

(Conclusion)

DE TO

FECHAS 1892	Rumbos	Variacion	DIST'CIAS Directa	DIST'CIAS Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	MAR	BARÓ Maxima
O'bre 6	S 48° O	13° NO	185	159	3°	5-2	Stractus	Marejada	759
» 7	S 37° O	14° NO	231	240	3°	3-4	Nimbus	Marej'dilla	764
» 8	S 59° O	16° NO	322	252	3° 4°	3-2	Cirr-Kum	Marejada	764'5
» 9	N 71° O	16° NO	99	248	3° 4°	4-2	Cirrus	Marej'dilla	766
									DE C
O'bre 20	N 77° O	17° 5' NO	138	152	4°	5-2	Nim-Kum	Marejada	761
» 21	N 12° O	18° NO	205	211	1° 4°	4-5	Cirr-Kum	Llana	763'7
» 22	N 5° O	19° 5' NO	224	210	1° 4°	4-1	Nimbus	Gruesa	763
» 23	N 25° E	20° 5' NO	221	224	2° 3°	4-2	Cirr-Strac	»	759'2
» 24	N 23° E	20° NO	145	168	1° 2°	9-3	Cirrus	»	756'7
» 25	N 18° E	20° NO	218	203	1° 3°	6-2	Nimbus	Marejada	760'5
» 26	E	20° 5' NO	63	63	2°	4-5	Cirrus	Llana	758'2

OBSERVACIONES

De Toulon á Cádiz.

Octubre 6.—Salida à las 4h. y 55m. p. m.
» 7.—Marcaciones al faro de la Isla Aragoneza à las 7h. 30m. p.
» 8.—Enfilaciones y marcaciones á los puntos conocidos de la co
» 9.—A las 6h. 30 m. p. m. se cruza el estrecho Gibraltar. — A a. m. fondeados frente á Cádiz.

De Cádiz á Liverpool.

Octubre 20.—A las 2h. p. m. salida de Cadiz.
» 21.—A las 12 m. frente al Cabo San Vicente.
» 22.—Buen tiempo; mar tranquila.
» 23.—Cambio de tiempo.—Caen algunos chubascos de agua.

El Comandante.
M. Domecq Garcia.

Digitized by Google

ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

IZ

(Conclusion)

E.	PSICÓMETRO		MÁQUINAS				LATITUD		LATITUD	
Mínima	Máxima	Mínima	Fuerza	Presion	Revolucion	Carbon consumido	Estimada	Observada	Estimada	Observada
						KILOS				
.8	4.5	1	8	60	69.6	58000	40° 58' N	41° 04' N	2° 49' EG	No hubo
.7	4	2	8	60	69.8	70074	38° 00' »	Por m'ciones	0° 10' OG	Por m'ciones
.7	5	2	8	60	69.3	65000	36° 01' »	»	4° 21' »	»
.7	3.8	1.5	8	60	69.5	72000	36° 33' »	»	6° 18' »	»
ERPOOL										
.53		2	6	56	59.5	43400	37° 15' N	37° 9' N	9° 25' OG	9° 06' OG
.53		1.5	6	55	59.2	48000	40° 26' »	40° 29' »	10° 01' »	9° 59' »
.53		2	6	55	58	50000	44° 12' »	No hubo	10° 24' »	No hubo
.82		0.5	6	55	58.2	57000	47° 35' »	» »	8° 10' »	»
.52		0.5	6	55	52	47000	49° 48' »	» »	6° 45' »	»
	2	1	6	55	53.5	43000	53° 15' »	53° 27' N	4° 58' »	4° 43' OG
	1.2	1	6	55	60	25000	—	53° 22' »	—	3° 5' »

OBSERVACIONES

De Toulon á Cádiz.

9.—A las 7h. a. m. se zarpa tomando puesto en la columna formada por los buques estranjeros que acompañan á S. M. hasta Huelva A las 7 p. m. fondeó nuevamente en Cadiz.

De Cádiz á Liverpool.

24.—Sigue el tiempo nublado y chubascoso.
25.—Viento duro del Este.—Tiempo cerrado por la niebla.
26.—A 2h. 20m a. m. por marcaciones á Tuscar se obtiene una buena situacion.—A las 7 p. m. se fondea en la barra de Liverpool entrando al puerto al dia siguiente.

Oficial de derrota.
Servando Cardoso.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGA

DE LIVE

FECHAS 1893	Rumbos	Variacion	DISTANCIA Derecta	DISTANCIA Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	ESTADO DEL MAR	BARÓ Marina
F'ro 28	S 58° O	22° NO	152	185	4	1	Kumulus	Leva	755
Marzo 1	S 23° O	21° NO	170	170	3	5.7	Kum-Nim	Gruesa	756
» 2	S 25° O	21° NO	150	150	3	7.4	Chubascos	Gruesa	766
» 3	S 19° O	21° NO	228	228	3	4.2	Kumulus	Leva	768
» 4	S 20° O	21° NO	256	256	3	2	Kum-Cirrs	Marejada	771
» 5	S 22° O	21° NO	256	256	1.2	2.3	Kum-Nimb	Marej'dilla	773
» 6	S 12° O	21° NO	180	180	1.2	2.3	Kum-Nimb	Picada	770

DE M

Marzo 8	S 25° O	20° NO	50	50	4.2	3	Kum-Str.	Marej'dilla	759
» 9	S 26° O	20° NO	253	253	4.3	3	Stractos	»	761
» 10	S 25° O	20° NO	262	262	3	1	Kum-Cirr.	Llana	763
» 11	24° O	20° NO	267	267	3.4	1.3	Kum-Cirr.	»	764
» 12	23° O	19° NO	210	210	2	1.3	Kum-Nimb	»	764

OBSERVACIONES

De Liverpool á Madeira

Dia 28 de Febrero—A las 2 y 30 p. m. se zarpó del Rio Mersey. (27 de F
Dia 1° de Marzo—Se disminuyó el camino y se puso el buque á la c
Dia 2 de Marzo—Se mantiene el buque á la capa.
Dia 3 de Marzo—Disminuye la mar: se aumenta el camino del buque

De Madeira á San Vicente

Dia 8 de Marzo—A las 6 h. 50 m. zarpamos para San Vicente (C. Ve
Dia 9 de Marzo—No hubo novedad.
Dia 10 de Marzo—Se rectifica el rumbo por azimudes del sol y de es
Dia 11 de Marzo—Hay un poco de mar leva muy tendida.

Digitized by Google

ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

IEIRA

RO	PSICRÓM.		MÁQUINAS				LATITUDES		LONGITUDES	
	Máxima	*Mínima*	*Fuego*	*Presion*	*Revolucion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
						kilos				
.5	2	1	6	60	58	45000	51°50' N	51°50' N	7°05' O	7°05' O
	1.5	1	6	58	48	39000	49°06' »	49°15' »	8°59' »	8°50' »
	1.5	0.7	6	59	55	45000	46°56' »	—	10°23' »	—
.5	2	1	6	60	60	46000	43°10' »	43°21' »	12°13' »	12°09' »
.5	3	2.5	6	60	60	46000	39°13' »	39°21' »	14°13' »	14°06' »
	3.5	2	6	60	59	32000	35°14' »	35°24' »	16°00' »	16°08' »
	3	2	6	60	58	32000	Por marcacion	32°37'5" »	Por marcacion	16°54'7" »
VICENTE										
	3	2.5	6	60	60	8000	31°52' N	31°51'5" N	17°20' O	17°20' O
	3.5	2.5	6	60	61	59000	27°58' »	28°04' »	19°23' »	19°30' »
	4	3	6	60	61	57000	24°13' »	24°13' »	21°23' »	21°35' »
	4	2	6	60	64.5	54000	20°07' »	20°07' »	23°30' »	23°12' »
.5	4	3	6	60	58	41000	Por marcacion	16°53'5" »	Por marcacion	25°65' »

OBSERVACIONES

De Liverpool á Madeira

de Marzo—Hoy como todos los dias se arroja al mar una botella con
l punto observado.
de Marzo—No hubo novedad.
de Marzo—Pasaron con rumbo opuesto una barca y un vapor.
. Se fondeó en Funchal á las 8 h. 16 m. a. m.

De Madeira á San Vicente

de Marzo—A las 3 h. 45 m. a. m. se avista el faro San Antonio á
7 millas.
leó á las 8 h. 45 m. a. m. en San Vicente.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGA

Continuacion) **DE SAN VI**

FECHAS 1893	Rumbos	Variacion	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	ESTADO DEL MAR	BARÓ Mínimo
Marzo 14	S 19º O	19º NO	52	55	2	2.3	Kum-Cirrs	Llana	764
» 15	» 20º »	19º »	252	253	2	2.3	Kum-Cirrs	»	754
» 16	» 20º »	19º »	257	257	2.3	1.2	Kum-Cirrs	»	763
» 17	» 18º »	17º »	224	224	2.4	1.3	Kum-Nim.	»	762
» 18	» 20º »	16º »	242	242	1.2	1.2	Chubascos	Marejada	762.6
» 19	»20º5' »	15º »	249	249	2	1.3	Chubascos	Marejadill	763
» 20	» 18º »	14º »	243	243	2	1.3	Nim-Chub.	»	764
» 21	»25º5' »	13º »	246	246	2	1.3	Nim-Chub.	»	763
» 22	»23º4' »	11º »	249	249	2	1.3	Nim-Chub.	»	764
» 23	»22º5' »	9º »	269	270	2	1.3	Nim-Kum.	»	764
» 24	» 29º »	7º »	252	255	2.4	1.3	Nim-Kum.	Llana	764
» 25	»76º5' »	6º »	122	148	3.4	1.2	Nimb-Cirr.	»	763

OBSERVACIONES

Dia 14 de Marzo—Se zarpó á las 6 h. 10 m. a. m. para Rio Janeiro.
Dia 15 de Marzo—Desde ayer navega por el través un vapor del L. H.
Dia 16 de Marzo—Se aumenta cuatro brazas de cabo á la corredera de p.
Dia 17 de Marzo—Se apagan los fuegos de dos calderas.
Dia 18 de Marzo—Caen algunos chubascos de agua.
Dia 19 de Marzo—Se prende otra caldera y se aumentan las revolucio.
Dia 20 de Marzo—A las 0 h. 20 m. se avista el Pico de F. de Mor.
mora S. 6º E. 47º N.

Digitized by Google

ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

O JANEIRO

(Continuacion)

ETRO	PSICRÓM.		MÁQUINAS				LATITUDES		LONGITUDES	
Mínimo	*Máximo*	*Mínimo*	*Fuego*	*Presion*	*Revolucion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
						kilos				
18	4	3	6	60	58	19000	16°01' N	15°58' N	25°26' O	—
18	4	3	6	60	60	53000	11°50'5" »	12°01' »	26°54' »	26°54' O
23	4	3	6	60	61	55000	7°57' »	8°04' »	28°20' »	28°22' »
25	4	2.5	4	59	51	40000	4°42' »	4°30' »	29°24' »	29°31' »
23	4	0.6	4	60	55	45000	0°40' »	0°42' »	30° — »	30° — »
22	3	0.5	5	60	56	49000	3°17' S	3°11' S	32°11' »	32°28' »
24	2.5	0.5	5	60	61	44000	7°17' »	7°03' »	33°47' »	33°46' »
26	3.7	2	5	60	56	47000	11°05' »	10°48' »	35°26' »	35°25' »
25.5	3.2	2	5	60	56	46000	14°38' »	14°37' »	37°05 »	37°06' »
25	3	1	6	60	63	52000	18°46' »	18°45' »	38°55'5" »	38°53' »
25	3	1	6	58	54	45000	22°20' »	22°25' »	41° — »	41°02' »
22	3	1	6	52	52	35000	Por marcacion	22°54'5" »	Por marcacion	43°08'8" »

OBSERVACIONES

21 de Marzo—Se navega sin novedad á 50 millas de la costa del Brasil.
22 de Marzo—Grandes manchas amarillentas en direccion del SE al NO.
23 de Marzo—Se prendieron los fuegos de otra caldera.
24 de Marzo—A las 9 h. a. m. cruzamos cabo Santo Tomé sin avistarlo.
25 de Marzo—A las 9 h. 30 m. a. m. se fondea en Rio Janeiro en 15 brazas de agua.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACI

(Conclusion)

DE RIO JANE

FECHAS 1893	Rumbos	Variacion	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	VIENTO Cuadrante	VIENTO Fuerza	NUBES	ESTADO DEL MAR	BARÓMET Marcion	
Marzo 27	S 42° O	4° »	149	149	3	1.5	Nim-Kum.	Gruesa	761	75
» 28	» 37° »	3° »	200	200	3	5.3	Cirrs-Kum	Leva	763	75
» 29	» 34°5' »	1° »	261	261	3	3.1	Cirrs-Nim.	»	766	76
» 30	» 41° »	4° »	268	271	2.3	2.1	Kumulus	»	767	76
» 31	» 81° »	6° »	135	140	1	1.3	Cirrus	Llana	764	76
Abril 1	» 70° »	7° »	33	65	3	4.7	Nimbus	Picada	758	75

OBSERVACIONES

Dia 27 de Marzo—El 26 á las 4 p. m. se zarpó para el Rio de la Plata

Dia 28 de Marzo—Viento fresco del SO y mar de leva gruesa del SE.

Dia 29 de Marzo—Disminuye el viento y continúa la mar de leva del SE

Dia 30 de Marzo—Al medio dia se embican las vergas y pisos.

El Comandante.

M. Domecq Garcia.

Digitized by Google

ACORAZADO «ALMIRANTE BROWN»

IENOS AIRES *(Conclusion)*

ETRO	PSICRÓM.		MÁQUINAS				LATITUDES		LONGITUDES	
Mínima	*Máxima*	*Mínima*	*Fuego*	*Presion*	*Revolucion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimada*	*Observada*
						kilos				
23	3	1.5	6	58	53	41000	25° 13' S	25° 01' S	45° 00' O	45° 06' O
22	2	1.5	6	60	56	44000	27° 38' »	27° 40' »	47° 07' »	47° 20' »
22	2.5	2	6	60	59	53000	31° 20' »	31° 15' 5" »	50° 17' »	50° 10' »
21	2	1	6	60	61	54000	34° 32' »	34° 37' 5" »	53° 40' »	53° 39' »
21	2	1	6	60	61	53000	35° 03' »	35° 02' 5" »	56° 28' »	56° 28' »
14	2	1	6	58	52	18000	34° 45' »	34° 45' »	57° 31' »	57° 30' »

OBSERVACIONES

31 de Marzo—A las 2 h. 30 m. a. m. se fondea á 15 millas del Cerro al S 46° O.

1° de Abril—A las 3 h. 30 m. p. m. se fondea en la Rada Exterior al SE del Ponton Lazareto Flotante.

El Oficial de Derrota,

SERVANDO CARDOSO.

Digitized by Google

Digitized by Google

CRUCERO 25 DE MAYO

Digitized by Google

Digitized by Google

Puerto de Spezia, Diciembre 7 de 1893.

Al señor Gefe de la Escuadra Contra Almirante D. Daniel de Solier.

Tengo el honor de elevar á manos de V. S. la adjunta relacion de los trabajos de reparacion efectuados en este buque por el personal del Arsenal de la Spezia y el del buque. Asi como tambien la de los pedidos recibidos, con las firmas de los Oficiales que fueron encargados de tramitarlas y recibirlas.

Dios Guarde á V. S.

Lorenzo M. Irigaray.

Adjúntese al parte general.

DE SOLIER.

Desglósese la parte pertinente á la memoria y archivese las relaciones de los artículos recibidos.

Digitized by Google

RELACION DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS POR EL PERSONAL DEL ARSENAL DE SPEZIA AL CRUCERO «25 DE MAYO»

CARGO DE PINTOR Y CONTRAMAESTRE

Se piquetearon y rascaron las carboneras, sentinas, todos los pañoles arriba de la cubierta acorazada y compartimentos estancos, dándoles tres manos de minio. Se rasquetearon y pintaron los fondos del buque dándoseles dos manos de pintura patente *Leone* chocolate; y despues de macillar las picaduras se dió otra mano de pintura patente *Leone* verde.

Se cambió el zinc de las quillas laterales y cantos superiores é inferiores de la zapata, calafateándose al mismo tiempo.

Se practicaron tres aberturas circulares para dar mayor ventilacion á las sentinas en la sobre quilla con sus tapas impermeables correspondientes.

Se calafatearon las cubiertas de toldilla, castillete, 2ª cubierta y se recorrió la principal en lo mas necesario.

Se colocó en los trancaniles, cemento Portland.

Colocaron trescientos metros lino-lium en los sollados bajos; macillaron el costado y tiraron las líneas del mismo.

TRABAJOS DE MÁQUINA HECHOS POR EL PERSONAL DEL ARSENAL DE SPEZIA:

Se fundieron un soporte y piñon de bronce para el indicador de marcha de la máquina de estribor y la tapa de un piston con su correspondiente arco de

Digitized by Google

resorte para la máquina ventiladora del departamento de popa.

Se reemplazaron los prisioneros de hierro del prensa estopa del macho del timon por ocho prisioneros de metal Muntz.

Se proveyeron á la máquina seis vástagos de metal Muntz y seis arcos de bronce para la bomba de alimentacion principal.

Se torneó el cilindro de la bomba de alimentacion, de la caldera auxiliar, agregándole un suplemento de bronce, proveyendo al pistón de la bomba con cuatro anillos de resortes de palo santo.

Se reformó el piso del departamento de calderas, con el fin de evitar que el agua de la sentina inundara el piso y que la carbonilla pasará á la sentina.

Se arreglaron los cuatro manómetros de presion de las calderas principales.

Se hizo una pieza de engranage para el torno de abordo.

Se renovaron todos los anillos de zinc aisladores de los coginetes en los soportes externos de los ejes de las hélices, colocando ademas un anillo de zinc en la parte cónico del eje abajo del sombrero de bronce.

Se renovaron diez y siete remaches que estaban flojos, en las aboyaduras del casco en los fondos, calafateando la union de las planchas en estas partes.

Se fundieron dos anillos de bronce con rosca con su correspondiente bocina para poner mangarotes para la ventilacion de los pañoles á bajo del castillete.

Se arreglaron las bocinas de los porta-voces y se proveyeron dos nuevas para las cofas.

Se fundieron dos cilindros para juegos de las guindolas de los salvavidas.

Se envió el dinamo Nº 2 para su limpieza y compostura, combiándosele el alambre que enrrollaba la bobina.

Digitized by Google

TRABAJOS HECHOS POR EL PERSONAL DEL BUQUE:

MAQUINA

Se rascaron todas las tapas de los registros y de los cilindros para inspeccionar su interior como tambien los pistones y las tapas de los cilindros de compensacion.

Se rascaron las tapas de los registros de los condenzadores principales y auxiliares para examinarlos y limpiarlos interiormente.

Se desarmaron las bombos de aire principales y auxiliares renovando las válvulas en mal estado y ajustando los pistones de las bombas.

Se recorrió toda la cañeria de lubrificacion de las máquinas superiores.

Se ajustaron los coginetes de los cuadrantes, del movimiento de las válvulas de distribucion de alta é intermedia presion de la máquina de estribor.

Se colocaron nuevas empaquetaduras en todos los prensa estopas de los vástagos de los pistones de la máquina principal, vástagos de la válvula de distribucion de las bombas de aire principales y auxiliares, prensa estopa de expansion de los caños maestros á vapor grifos y válvulas.

Se arreglaron los dos indicadores de marcha, se levantaron las tapas de los coginetes de empuge para examinarlos y limpiarlos y los de soporte en los ejes en el túnel.

Se recorrieron todas las válvulas y grifos de mar, válvulas de inundacion, aspirantes de bombas, colocándoles á todos, nueva empaquetadura, y arreglando todas las defectuosas.

Se rascó y pintó con dos manos de minio el estanque de agua de reserva.

Se recorrieron todas las valvulas y puertas de man-

Digitized by Google

paros arreglando todas las que no funcionaban con ligereza.

Se recorrieron las trasmisiones de los telégrafos y máquinas del timón, ajustando algunos piñones.

Se limpiaron todas las calderas de proa y popa, renovándose todas las planchas de zinc que estaban gastadas.

Se rascaron las chimineas, guarda calores, caja de humos, dándoles una mano de cemento Portland por adentro y dos manos de pintura por fuera, los fondos y frentes de las calderas pintándolas con dos manos de minio.

Se revisaron todos los grifos y valvulas de vapor, colocandoles empaquetadura nueva en el prensa estopa.

Se desarmaron y arreglaron todas las máquinas ventiladoras, se colocaron cuatro vástagos, y cuatro arcos de resorte nuevos, en las bombas de alimentacion, ajustando todas las piezas.

Se arreglaron todas las juntas defectuosas de la cañeria.

Se sacaron las tapas de los filtros para extraer el carbón y limpiarlos.

Se arreglaron los grifos de fondo de los evaporadores, colocándoles nuevas empaquetaduras á los vástagos de las bombas y válvulas.

Se limpió interiormente la caldereta auxiliar, poniéndosele juntas en todas las tapas.

CONTRAMAESTRE

Se extrageron los artículos de pinturas y cabulleria de los pañoles de popa, pasadizos de oficiales, cámara de maquinistas, y torpedos laterales, proa, etc. rascando y pintando los mismos.

Se rascaron, limpiaron y pintaron con tres manos de minio el pañol de pinturas de popa, pañoles laterales, de la camara de torpedos á proa, pañol de pin-

Digitized by Google

turas á proa, idem motoneria del contramaestre, sentinas de Santa Bárbara proa y popa.

Se rascó el costado y se pintó, quedando el buque de blanco interior y exteriormente.

Se pintó el sollado bajo el castillo.

Se ensanchó la enfermeria, pintándola con dos manos de blanco.

Se transformó la camareta de oficiales de mar en tres camarotes con ocho cuchetas, para los mismos.

TRABAJOS EFECTUADOS POR OPERARIOS PAGOS POR EL BUQUE:

Se pintaron las molduras, cornisas, techos etc. del pasadizo de los camarotes altos, cámara del Gefe y camarote del señor Almirante.

Se tiraron las lines de flotacion y alta. Cinco hombres ayudaron á estucar el costado por no ser bastante el personal del Arsenal. Dos carpinteros trabajaron veinte dias ayudando al de abordo en el arreglo de enfermeria y camarotes.

Digitized by Google

PLANILLA DEMOSTRATIVA

De los operarios del Arsenal empleados en diferentes trabajos abordo del Crucero 25 de Mayo

FECHA		Rascando los fondos	Rascando senillas y carboneras		Albañiles	Calafates	Estucadores	OBSERVACIONES
		Operarios	Operarios	Cabos	Operarios		Operarios	
N'bre	1	20	—	—	—	—	—	El dia 1º de Noviembre 20 operarios rascaron los fondos, durante medio dia.
»	2	»	—	—	—	—	—	
»	3	»	30	2	—	—	—	
»	4	»	»	»	—	—	—	
»	5	»	»	»	—	—	—	
»	6	—	—	—	—	—	—	Domingo—Los estucadores macillaron las picaduras del casco en los fondos.
»	7	»	»	2	—	—	20	
»	8	»	»	»	—	—	»	
»	9	»	»	»	—	—	»	
»	10	»	»	»	—	—	»	
»	11	»	»	»	—	—	»	
»	12	»	»	»	—	3	»	
»	13	—	—	—	—	—	—	Domingo—Durante el dia se llenó el dique y se movió adelante, achicando el agua enseguida.
»	14	»	»	»	—	11		
»	15	»	»	»	—	10	—	
»	16	—	29	»	—	15	—	
»	17	—	»	»	—	20	—	
»	18	—	»	»	—	22	—	
»	19	—	»	»	—	»	—	
»	20	—	—	—	—	—	—	Domingo—
»	21	—	30	»	3	»	—	
»	22	—	29	»	»	»	—	
»	23	—	»	»	»	»	4	
»	24	—	»	»	»	21	»	
»	25	—	»	»	»	22	»	
»	26	—	»	»	—	»	»	
»	27	—	»	»	—	—	6	Estos operarios macillaron el costado de la linea de flotación arriba.
»	28	—		—	—	22	»	
»	29	—	—	—	—	»	»	
»	30	—	—	—	—	»	»	
D'bre	1	—	—	—	—	»	—	
»	2	—	—	—	—	»	—	Los operarios calafates se ocuparon tambien en colocar el linoleum desde el 28 de Noviembre hasta el 7 Diciembre.
»	3	—	—	—	—	»	—	
»	4	—	—	—	—	»	—	
»	5	—	—	—	—	»	—	
»	6	—	—	—	—	»	—	
»	7	—	—	—	—	»	—	

Digitized by Google

Puerto de Spezia, Diciembre 7 de 1892.

Al señor Gefe de la Escuadra Contra-Almirante, D. Daniel de Solier.

Cumpliendo la órden de V. S. tengo el honor de elevarle informe del estado de los fondos é interior de este buque al entrar á dique; asi como las obras de pintura efectuadas en él, acompañado de un plano demostrativo de las picaduras de las planchas en la obra viva.

Dios Guarde á V. S.

Lorenzo M Irigaray.

Adjúntase al parte general.

DE SOLIER

INFORME DEL ESTADO GENERAL DE LOS FONDOS Y COMPARTIMENTOS INTERIORES DEL BUQUE Y DE LAS REPARACIONES DE PINTURAS QUE LE ERAN DE IMPERIOSA NECESIDAD.

Una vez colocado el buque en dique seco, hice una prolija inspeccion, despues de haberse volteado á rasqueta la capa de cáscaras de mariscos y yerbas secas adheridas á su fondo, las que en algunas partes pasaban de un centimetro de espesor.

El fondo esta picado en casi su totalidad, empezando las picaduras á 50 $^{c}/_{m}$ bajo la línea de flotacion, llegando algunas de ellas á tener dos milímetros de profundidad por tres y cuatro de diametro, y en algunas partes costras de capas reunidas de oxidacion.

Digitized by Google

Así se explica perfectamente que el buque no pudo dar un andar mayor de 15 millas en el viaje de venida á este puerto, con sus cuatro calderas y á toda fuerza. En el costado de babor y en el primer tercio de su largo, empezando de proa, hay dos aboyaduras que no revisten importancia, y unas tres mas á popa, próximas á la quilla.

Pintado ya el fondo y á la altura, de las dos primeras aboyaduras y en la union ó costura de las planchas, se notó un pequeño lagrimeo y la flojedad de nueve remaches, despues que se sacó el cemento Portland que se habia colocado por el interior en ese mismo lugar, para evitar la humedad que hacia uno de los remaches en esa parte antes de salir de Buenos Aires. En el costado de estribor y un poco mas á popa de las citadas aboyaduras anteriormente, hay unas cuatro ondulaciones sin importancia tambien, estando estas en la misma direccion una tras de otra de proa á popa, próximo á la primera de estas y en la union de las planchas se notaron tambien al cambiar el cemento interiormente otros ocho remaches flojos.

Como V. S. sabe el grueso de las planchas en los fondos de este buque es apénas de 8 ½ á 9 $^{m}/_{m}$; con otra picadura como la actual perderan en fuerza los fondos de este buque, la mitad.

Los anillos de zinc, colocados en las extremidades de los arboles de las hélices, y que sirven para destruir la accion galvanica, estaban casi intactos. Se ha notado apenas un medio milímetro de gastamiento en los coginetes del arbol del hélice.

En cuanto á los anillos de zinc han sido repuestos por no tener órden en contrario, ó mejor dicho, por no alterar lo establecido, pero es opinion de los ingenieros de aquí que aquellos no desempeñan la funcion destructora de la accion galvánica que se les atribuye, razon por la cual algunos buques Italianos que usaban anillos, se los han sacado, y una prueba mas de ello, acabo de obtenerla viendo al Crucero

Digitized by Google

[illegible] mínimo
á [illegible]

[illegible] en las car-
[illegible] un estado de
[illegible] y costa-
[illegible] necesidad de pique-
[illegible] lo mismo que los fierros
[illegible] habiendo necesidad para que
[illegible] de darles tres manos de minio.

[illegible] por efecto de la condensacion y fal-
[illegible] estaban en un estado impenetrable
[illegible] humedad y falta de aire: ha habido necesi-
[illegible] dos bocas para establecer corrientes
[illegible] poder trabajar. La pintura en estas había
[illegible] do, y en algunas partes se han encontrado
[illegible] oxidacion de 1 ^m_m de espesor; se han
[illegible] pintado á tres manos.

[illegible] procedimiento para pintar los fondos ha sido el
[illegible]

[illegible] de rascarlos y dar una mano de cepillo de
[illegible] se pintaron con una pintura mico secante pa-
[illegible] *Frome* color chocolate. despues de esta primera
[illegible] de pintura, se han tapado todas las picaduras con
[illegible] eléctrica, compuesta con la misma pintura, de
[illegible] superficie perfectamente lisa. Encima de esta
[illegible] se ha dado una segunda mano igual á la prime-
[illegible] por último se ha dado la tercera mano con una
[illegible] submarina del mismo autor de las primeras

[illegible] pues de lo relatado V. S. se dará perfectamen-
[illegible] cuenta del perjuicio considerable que se le ha
[illegible] al buque, teniendolo diez y ocho meses fue-
[illegible] del dique, disminuyéndole en un sexto de fortale-
[illegible] de su fondo. Es de imperiosa necesidad que pon-
[illegible] toda su influencia en accion, para establecer un
[illegible] de entretenimiento y conservacion de es-
te tipo de buque en nuestra Armada.

[illegible] Estados Unidos, Francia, Italia é Inglaterra,
el máximum que tienen esta clase de buque en el
[illegible] sin entrar á dique, son siete meses pero por

Digitized by Google

reglamento deben entrar cada seis para recibir dos manos de pintura en sus fondos. Una vez en el agua, dos veces á la semana y cuando el tiempo lo permite se ventilan las sentinas 24 horas cada vez; cada mes se revisan las mismas y se seca la humedad que pueda haber; cada tres meses se hace la misma operacion y una vez ventiladas y secas, se dá una mano de minio. Igual cosa se hace con todos aquellos compartimentos á donde no pueda llegar aire; ademas de todo lo citado, las bombas de aire artificial, ó extractoras de aires húmedos ó infectos, deben funcionar cuando menos tres veces á la semana.

En los Reglamentos Italianos sobre la conservacion de los fondos de los buques, se autoriza á los comandantes entrar á dique sin mas tramite á los seis ú ocho meses como máximun, en cualquier punto del globo en que se encuentren.

El adjunto plano hecho por el ingeniero del Arsenal á mi pedido, demuestra claramente el estado en que se encontraban los fondos antes de ser pintados.

Dios Guarde a V. S.

Lorenzo M. Irigaray

Buenos Aires, Julio 25 de 1893.

Recibí el plano adjunto al presente informe referente al estado del casco del Crucero «25 de Mayo».

Atilio S. Barilari.

Digitized by Google

PLANILLA DEMOSTRATIVA

Del viaje efectuado por el Crucero « 25 de Mayo » de Spezia á Buenos Aires

FECHAS	Rumbos verdaderos navegados	Distancia Recorrida	OBSERVADA		ESTIMADA		Consumo de carbon diario	Marcha media Horaria
			φ	ω	φ	ω		
7 al 8....	N 66° O	49.0	44°10'54"N	—	—	9°54'40"E	13.030	12.25
8 » 9....	N 42° O	18.0	—	—	44°24'12"N	8°57'40"	6.070	9
9 » 10....	S 48° O	346.0	40°22' 5"	3°19'24"E	40°27' 6"	3°19'	59.850	14.4
16 » 17....	S 46° O S 34° O S 56° O	355.25	—	—	36°35'53"	2° 6' O	63.920	14.8
17 » 18....	S 63° O S 67° O S 47° O	357	—	—	34° 9'14"	8°22'	67.870	14.88
18 » 19....	S 47° O	372	—	—	30° 6'18"	13°52'	77.230	15.5
19 » 20....	S 47° O S 37° O	381	—	—	25°19' 6"	18°13'	73.200	15.87
20 » 21....	S 37° O	370	20°34'45"	22°19'37"O	20°29'59"	22°16'	67.220	15.4
21 » 22....	S 37° O S 42° O	285	16°53'22"	25°1'10"	16°52'57"	24°58'50"	36.020	11.85
22 » 23....	S 14° O	38	16°17' 1"		16°18' 6"	25°20'	2.500	12.7
23 » 24....	S 14° O	264	10°39'45"	26°59'25"	10°38'50"	27° 9'	66.570	11
24 » 25....	S 14° O	361.5	4°47' 3"	28°13'24"	4°49'27"	28°19'15"	67.610	15.06
25 » 26....	S 14° O S 25° O	331	0° 0'26"S	30°16'30"	0° 2' S	30°19'30"	61.630	13.08

Digitized by Google

26	»	27....	S 21° O	352.5	5°23'17"	32°28'10	5°20'39	32°20'40				
27	»	28....	S 21° O	371.5	—	34°51'	11° 7'47"S	34°59'		72.170	15.47	
28	»	29....	S 21° O	376.5	—	36°11'30"	16°59'13"	36°16'50"		66.700	15.68	
29	»	30....	S 33° O	306.5	20°58'35"	—	20°51'37"	39°29'		57.540	12.77	
30	»	31....	S 33° O S 56° O	297	—	—	22°54'23"	43°70'15"		65.820	12.42	
31 Dic.	á	1° En.	S 31° O	64	23°56'	43°47'	23°55'18"	43°49'		32.250	16	
1°	al	2....	S 31° O S 41° O	387	29° 5'12"	47°37'11"	29°19'30"	47°44'		87.400	16.03	
2	»	3....	S 41° O S 51° O	425	34°11'37"	53°17'	34°16'42"	53°12'		120.650	17	
3	»	4....	S 42° O S 62° O S 84° O S 79° O S 43° O	240	34°52'	57°26'	34°49'47"	57°27'		62.160	12	

Consumo total de carbon..... 1.298.840 kilos

Marcha media horaria, total..... 14.03 millas

Dias de navegacion, total..... 18 dias 9 horas

LORENZO M. IRIGARAY

Digitized by Google

OBSERVACIONES

A las 21h del dia 7 de Diciembre, levamos anclas del Puerto de Spezia y una vez fuera de él, nos situamos por marcaciones al Faro de la Isla Pino y Punta San Pietro, en φ = 43° 59' 30" N y ω = 9° 51' 40" E. á esta hora se hizo rumbo al N 66° O v. A 0h 40m del dia 8 se avistó el Puerto de Génova, destacándose el Faro de San Benigno; una vez próximos á este, se navegó en demanda del fondeadero viéndonos precisados á parar la máquina, una milla antes de la entrada, para embarcar el práctico amarrador. A 2h 20m fondeamos en el Puerto de Génova á dos anclas en nueve brazas de agua, tendiendo por la popa dos espias al muelle Giano, para asegurar la popa.

A 11h 48m del dia 15, salimos del Puerto de Génova y navegamos al S cuatro millas, hasta las 0h del dia 16 en que se hizo rumbo al S 48° O v. habiéndonos antes situado en φ = 44° 18' 36" N y ω = 8° 55' E por marcaciones al Faro de Génova y Punta Caipá.

Durante el dia se continuó navegando al mismo rumbo y tomando arrumbamiento, á Isla Gallinares, Cabo Melle, Villafranca, Garupa, Camarat, Levante y Porquerolles: durante la noche se siguió el mismo rumbo molestándonos algo la mar de leva del Golfo de Leon. A 22h 30m se avistó la Isla de Mallorca, á 0h del dia 16 se avistaron los Cabos Tormento y Peras, situándonos á 1h 45m por la enfilacion de estos y el rumbo en φ = 40° 12' N y ω = 2° 52 E: continuando avistando progresivamente y tomando marcaciones á Tormento, Punta Soler, Dragonera, Isla Iviza, Punta Grosa y Faro de Conejera. A las 9h demorando el Faro de Conejera á cuatro cuartas

Digitized by Google

por la popa hicimos rumbo verdadero al S. 43º O. Avistando el Faro de Cabo Palo á 16h 45m y teniéndolo por el travez á las 18h se hizo rumbo al S. 56º Ov. continuando navegando hasta las 20h en que habiéndose avistado el Morro Genovés, se gobernó sobre él, para reconocer bien el Faro de Cabo Gata; situándonos por marcaciones á Cabo Gata, Torre de la Bela Blanca y Punta Polacra en $\varphi = 36^{\circ}\ 40'$ N y $\omega = 2^{\circ}\ 10'$ Ov. avistándose en esta singladura varios barcos que navegaban al mismo rumbo y de vuelta encontrada al nuestro. A 9h se avistó claramente el Faro de Ceuta, á las 9h 30m el de Punta Europa, enumerándose el rumbo para embocar el Estrecho, continuándose con cortos intérvalos avistando los Faros de Punta Carnero, Algeciras, Tarifa, Spartell y Trafalgar. A las 14h 30m habiéndonos situado por marcaciones á estos dos últimos Faros en $\varphi = 35^{\circ}\ 48'\ 50''$ N y $\omega = 6^{\circ}\ 12'$ O., hicimos rumbo al S 47º Ov. en demanda de la Gran Canaria.

A 7h del dia 18 cayeron algunos chubascos de agua; á las 8h se prendieron los fuegos de la cuarta caldera. A las 14h se principió a navegar con cuatro calderas. A 23h 30m se avistó la Isla de Fuerte Ventura tomándose varias marcaciones.

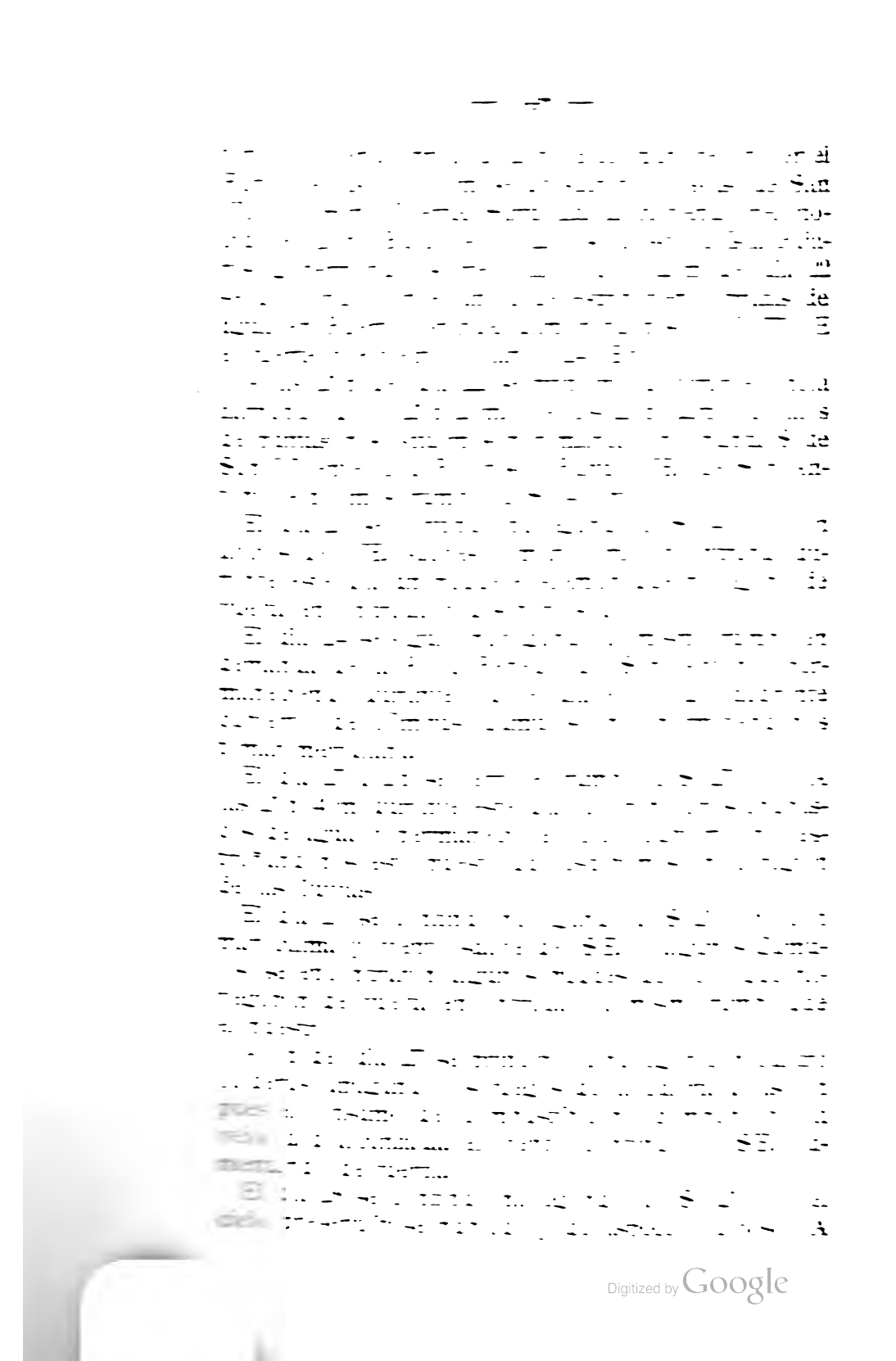
El dia 19 se continuó al mismo rumbo avistándose á 3h 30m el Pico de Tenerife; á 4h 30m las tierras altas de la Gran Canaria; á 7h 30m el Faro de Punta Confital, notándose que los destellos rojos de este Faro, solo son visibles á poca distancia. A las 8h 30m se avistaron los Faros de Punta Anaga y Sardina, situándonos por marcaciones á estos Faros en $\varphi = 28^{\circ}$ 6' N y $\omega = 15^{\circ}\ 53'$ O.

A las 10h 30m se cambió el rumbo al S 37º Ov. en demanda de la Isla de San Vicente.

El dia 20 continuamos navegando al mismo rumbo con buen tiempo y un poco de mar de leva; el viento que al principio era del O. se corrió á las 8h 30m al S. O. desminuyendo de fuerza.

A 18h 20m del dia 21 se avistó la Isla de San An-

Digitized by Google



Digitized by Google

23h 15m se avistó un buque que navegaba al mismo rumbo que nosotros; al tenerlo por la cuadra se pudo leer a su costado Punta Piedra, pocos instantes despues arboló el Pabellon Nacional, por lo que dedujimos, que seria uno de los pontones Faros mandados construir por el Superior Gobierno.

El dia 29 á 0h 33m se hizo rumbo al S. 33º Ov. desde las 2h á las 9h se mantuvo el tiempo lluvioso y el viento arrachado del NE. A las 11h 30m nos pasó por la amura de estribor como á 200 metros una barca con todo el paño largo y sin luces; á las 11 h y 50m ronzó el viento al S. O. levantando alguna mar saltando al S á las 12h; el cielo permaneció cubierto durante toda la noche, y el viento arrachado y fuerte obligándonos á disminuir la marcha, por lo que se ordenó que se apagara la tercera caldera. A las 20h 50m el sol se dejó ver por un momento el que se aprovechó para rectificar la perturbacion del rumbo á que navegábamos.

El dia 30, durante las primeras horas de esta singladura, se continuó navegando al mismo rumbo que el anterior pero habiendo á 3h 58m podido obtener una buena situacion observada, se cambió rumbo á las 5h 10m al S. 56 Ov. Se continuó navegando á este rumbo hasta las 16h en que encontrándonos segun la estima en el paralelo de Cabo Frio se cerró rumbo al Ov. avistándose el Cabo á 16h 4m y poco despues la Isla Ancora y demas tierras vecinas; á 19h 5m lo teniamos por el travez, siguiéndose navegando á este rumbo hasta las 8h en que se continuó navegando á la voz. A las 21h se avistó la Iglesia de Nuestra Señora de Mazaret, y poco despues Punta Negra. A 21h 20m se avistaron las Islas redonda y Faro de Isla Raza. A 23h 50m embocamos el Puerto de Rio Janeiro y á las 24h se dió fondo en el Puerto Militar con 6 grilletes de cadena y en 16 brazas de agua.

El dia 31 á las 18 h. 40. m. se empezó á virar el ancla dándose adelante á los máquinas á 18 h. 55 m.

Digitized by Google

A 19 h. 20 m. enfrentamos el fuerte de Santa Cruz y á 19h. 35m. nos situamos por marcaciones á Isla Redonda, el Corcobado y fuerte de Santa Cruz, haciendo rumbo al S. 31° O. v. A 19h. 55m. encontrándonos en la enfilación del faro de Isla Raza y á la parte mas alta de la Isla Redonda se puso en cero la corredera. A las 24h. nos situamos en φ = 23° 56' S. y [illegible] 43° 49' O.

El día 1° de Enero de 1893 á 18h. se empezó á navegar con las cuatro calderas; de 18h. 30m. á 19h. se dió la vuelta al 3° y 4° cuadrante para rectificar las perturbaciones de los compaces, á 19h. 36m. se hizo rumbo al S. 41° O. marcando la corredera 307 millas. A las 24h. nos situamos por observaciones en φ = 29° 5' 12" S. y [illegible] = 47° 37' 11" O.

El día 2 continuó navegando al mismo rumbo que la singladura anterior, hasta las 20h. en que se hizo rumbo al S. 55° O. v. marcando la corredera 351 millas. A las 15h. se avistaron por la amura de estribor un paquete y un buque á vela que navegaban de vuelta encontrada, teniendo el buque por el través á las 17h. 11m. A 24h. nos situamos por observaciones en φ = [illegible] 1' S. y [illegible] 53° 17' O.

A [illegible] h. del día 3 se avistó tierra por la amura de estribor, reconociéndose poco despues el Monte de los Difuntos. A 6h. 2[illegible]m. minutos se avistó la Isla de Castillo y á 6h. [illegible]m. el faro de Cabo Polonio, como así mismo el paquete brasilero «Pelotas» [illegible] en las Islas de Torres, y los palos de otro buque que suponemos sea el de guerra brasilero «S[illegible]». A 1h. se hizo rumbo al S. 42° O. v. A [illegible] teníamos el faro Polonio por el través. Se continuó navegando al mismo rumbo hasta las 2h. [illegible] en que se hizo rumbo al S. [illegible] O. v. marcando la corredera 4[illegible] millas. A 5h. 3[illegible] m. se avistó la Isla de Lobos y á [illegible] h. [illegible]m. teniendo Lobos por el través, se hizo proa al N. [illegible] O. A 8h. se avistaron los faros de la Isla Flores y Banco Inglés, avistándose poco despues el Cerro de Montevideo. A [illegible] estan-

Digitized by Google

do en la enfilacion de los faros Flores y Banco Inglés, se hizo proa al S. 79° O. v. A 13h. se avistó el faro de Punta del Indio por la an de estribor y á las 14h. teniéndolo por el través, nos rumbo al N. 43° O. v. A las 15h. perdemos d ista la luz de Punta del Indio, avistándose á 15h. 1. abierto una cuarta por babor la luz del ponton Ba o Chico.

A 16h. 5m. habiendo sondado en 3 ½ b zas fondo duro, se quiso dar mas á estribor, sin iéndose que el barco varava suavemente en el veril N.E. de Banco Chico: se dió enseguida atras á toda fuerza; pero como la marea bajaba no se pudo zafar hasta las 2h. 50m. del dia 4 con media marea creciente, habiendo tomado á las 22h. del dia 3 la precaucion de tender un anclote al N.E. para evitar que si el viento N. continuará soplando nos recostara mas sobre el banco. Una vez zafos, fondeamos en el canal en cinco brazas, para esperar una lancha que habia ido á La Plata en comision.

Habiendo tomado marcaciones por repetidas veces al Ponton y á la Magdalena y á los tres Ombues nos daba la situacion del barco dos millas al N. del Banco Chico, es decir, en el canal; esta situacion nos hizo vacilar sobre la verdadera situacion del Ponton viniendo á justificar nuestras sospechas una de las referencias que hizo á un oficial, uno de los patrones de los remolcadores de La Plata, que dijo: que hacia dos meses el Ponton habia garreado recostándose sobre Banco Chico.

A 5h. 30m. zarpamos y teniendo por el través el ponton Banco Chico se hizo proa al N. 77° O. v.

A 7h. se avistaron los barcos de la Rada y á las 8h. 40m. dábamos fondo entre ellos en cuatro brazas de agua.

Como V. S. sabe el viaje ha terminado sin el mas mínimo inconveniente, habiendo hecho una derrota que nada deja que desear. Solo la baradura de Banco Chico hubiera empañado nuestra feliz navegacion si ella se hubiera cometido por ignorancia ó mal go-

Digitized by Google

bierno; pero V. en sabe que la culpa ha sido de no haber estado un buen faro en su sitio.

No termino este parte sin recomendar muy especialmente á V. S. á mi segundo Teniente de Fragata, D. Antonio A. Villoldo, activo y laborioso, á los oficiales de derrota, alféreces de Navio, Alfredo Malbranc y Guillermo Jones Brown, quienes apesar de estrenarse en este viaje con tal cargo, lo han desempeñado admirablemente, con toda conciencia, y sin haber cometido el mas mínimo error, y a los demas oficiales que han cumplido bien con su deber; no podré decir lo mismo del personal subalterno de máquina á lo que hay que prestar una gran atencion, puesto que de nada vale tener buques de gran velocidad sino hay quien los haga caminar con toda su velocidad.

V. S. sabe muy bien que el Gefe de máquinas, Walter Sibbald, ha hecho cuanto ha sido posible en el departamento de máquina, mereciendo recomendacion especial por su laboriosidad, pero con todos sus esfuerzos no ha podido nunca conservar la presion debida en las cuatro calderas, y por lo tanto ni las revoluciones de hélices, á pesar de tener el personal completo de foguistas.

El personal de foguistas debe aumentarse, ó debe tenerse el presupuesto actual con personal especial, de lo contrario el «25 de Mayo» en las actuales manos, es buque solo de 17 millas ó 17 y media á lo sumo, prefiriéndose navegar á tres calderas, con una economia considerable de carbon, no siendo la diferencia en la marcha mas que de media milla. Solo unas horas han podido dar ciento veinte revoluciones con cuatro calderas, cuando se pueden dar 130 y mas; lo mismo que debiendo conservar 140 libras de presion, en este caso no se obtenia mas de 130, llegando la mayor parte del tiempo con las cuatro calderas á dar de 110 á 115 revoluciones solamente.

LORENZO I. IRIGARAY.

Digitized by Google

ACORAZADO LIBERTAD

Digitized by Google

Digitized by Google

Puerto de Buenos Aires, Enero 25 de 1893.

Al señor Gefe del Estado Mayor General de Marina:

La comision que se me confió por resolucion Superior de fecha 4 de Julio próximo pasado para tomar el mando del Acorazado «Libertad» que se construia en los Astilleros de Inglaterra y conducirlo al país, queda terminada, y paso á dar cuenta á V. S. de la forma en que ella ha sido desempeñada.

Desde mi llegada á Inglaterra fuí encargado por el señor Gefe de la Comision Naval para vigilar la terminacion de las Obras y autorizado para hacerle hacer al buque todo aquello que considerase necesario, pudiendo á la vez modificar lo que á mi juicio creyere conveniente, siempre que el estado de adelanto en que se encontraba lo permitiera.

Simultáneamente con esto dí principio tambien á preparar y hacer todo lo necesario para adquirir los pertrechos con que debia ser dotado.

El 26 de Noviembre último tomé posesion del mando y empecé el mismo dia con la prisa que se me ordenaba á recibir, embarcar y estivar los pertrechos, vigilando á la vez las obras que se continuaban con premura é indicando ó pidiendo se hiciera en él todo lo que faltaba.

El dia 4 de Diciembre dejamos el dique de los Astilleros y pasamos á fondear al Merssey, donde recibí en depósito casi toda la tripulacion del «Almirante Brown».

Allí se continuó en estas condiciones con las obras, y recibiendo y estivando los aprovisionamientos á gran prisa.

Digitized by Google

El dia 13 efectuamos las pruebas de la Artilleria en el Canal de Irlanda en presencia del Gefe de la Comision Naval Comodoro D. Enrique G. Howard, del constructor del buque, de los representantes de las casas de Armstrong y Maxim Nordenfelt por la Artilleria, de M. Vavasseur por los montages, de los agregados Navales de Estados Unidos, Italia y Francia y otras personas pertenecientes á los ramos de la marina é ingenieria. El informe respectivo de estas pruebas le elevaré oportunamente.

La noche del 19 de Diciembre próximo pasado se despedian de abordo los últimos obreros y el 20 por la mañana cumpliendo las órdenes del señor Gefe de la Comision Naval me ponia en viage con destino á esta Capital, con instrucciones de que, segun aviso del Contra Almirante de Solier era posible esperara mi incorporacion con el «25 de Mayo» en Las Palmas, lo que si esto no sucedia libraba á mi criterio la derrota que debia seguir.

El 21 al médio dia dejabamos las costas del Sud de Irlanda y escapando de la Bahia de Viscaya en en lo posible, por ser la estacion propicia de los grandes temporales, trazamos nuestra ruta casi directa á Las Palmas, reconociendo de paso á Madeira, buscando asi la zona de menos vientos.

Esta precaucion no nos salvó completamente, y el 22 á la noche por el paralelo de la isla Ushaut, 180 millas al O. nos tomó un récio temporal característico de Viscaya, con vientos constantes del 3º y 4º cuadrantes, que soportamos por espacio de 52 horas, 24 de las cuales sopló con la intensidad de un terrible vendabal. «El Libertad» sometido á una dura prueba, se comportó bien, soportándolo sin fatiga, de proa ó por la amura, segun las circunstancias del viento y la mar en sus cambios constantes.

Uno de los tantos fuertes golpes de mar nos llevó el tangon de estribor, siendo esta la única pérdida sufrida.

El 28 á la noche recalabamos á Madeira con el ob

Digitized by Google

jeto principal de ventilar y secar bien las partes bajas del buque, poner en mejores condiciones, corrigiendo defectos de ajuste á las lumbreras de proa y popa, la parte de los tubos lanza-torpedos, limera del timon, tragaluces del costado y cubierta, bocas de carboneras y otras aberturas mas por donde habia embarcado agua por toneladas durante el temporal, al estremo de haber pasado tres dias consecutivos sín tener un parage seco dêsde mi camara hasta el sollado de marineros

Allí despues de tomar carbon, refrescar víveres y saber por telégrafo que el Señor Contra Almirante de Solier no me esperaba en Las Palmas, continué viage haciendo escala en San Vicente y Rio de Janeiro, tomando el carbon necesario; y hoy por la mañana he fondeado en este puerto, un poco demorado, por haber sufrido la tarde del 20 del corriente al S. de Santa Catalina un viento fresco dél S. E. que duró doce horas, con chubascos, muy duros, obligándonos a presentarles la proa por no soportar el buque la mar un poco gruesa de travez y ni aun descuartelar.

Asi que el diario de Navegacion sea puesto en limpio, lo elevaré á V. E. y en oportunidad tendré el honor de presentarle un informe detallado sobre las observaciones que hasta ahora me ha sugerido la experiencia del buque entre las cuales trataré los siguientes puntos: Condiciones marineras, Artilleria, su instalacion, campo de tiro, pruebas efectuadas, elevadores de municiones, instalacion de los tubos lanza-torpedos, resistencia del buque á los esfuerzos de la Artilleria, máquinas, consumo de carbon, rádio de accion, agua dulce y destiladores, timon á vapor, luz eléctica, condiciones de las lumbreras acorazados en la mar y su resistencia á los fuegos de la Artilleria, sistema de ventilacion, hijiene y desagües en el reducto central.

No debo terminar este parte sin cumplir con el deber de recomendar á la consideración de V. E. al

Digitized by Google

2º Comandante y Oficiales que me han acompañado en la tarea de preparar, organizar y conducir al pais la nave que se me ha hecho el honor de confiar.

Finalmente me permito solicitar respetuosamente á V. S. que una vez cumplido con todos los deberes inherentes á la arribada de un viage, me sean concedidos unos dias de permisos para atender mi salud quebrantada por el trabàjo, que mas de una vez llegó á ser superior á mis fuersas.

Dios Guarde á V. S.

(Firmado) Atilio Barilari.

Digitized by Google

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGA

DE LIVE

FECHAS 1892	Rumbo directo verdadero	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	Variación de la aguja	VIENTO Dirección	VIENTO Fuerza	Barometro medio	Termometro medio	
Diciembre 20	—	—	202	20° NO	OSO	2.5	757	11°	Mar
» 21	S 30° O	210	214	20° NO	SSO	4	755	12°	
» 22	S 18° O	170	166	20° NO	SSO	6	752.5	14°	Mar
» 23	S 36° O	98	105	20° NO	SO-O	8	751	13°	Arb
» 24	S 50° O	127	124	20° NO	OSO-ONO	10	754	13°	Muy ar
» 25	S 13° O	108	135	20° NO	NO	6	760	14°	Arb
» 26	S 6° O	242	244	20° NO	SSO	1	758	15°	*Llan*
» 27	S 9° O	235	241	20° NO	ONO	2	753	17°	Mareja
» 28	S 9° O	—		20° NO	ONO	2	754	17°	

ACAECIMIENTOS.—El 20 de Diciembre á las 11 h. 35 a. zarpamos del puerto de Liverpool siguiendo despacio d rante una hora y media por la dificultad para echar ancla arriba.—Salimos del canal indicado por los ponto y durante la noche cruzamos el canal de Irlanda cont neando al amanecer á Tuslhar y llegando á medio dia d 21 frente á Ballicotin donde nos situamos por marcacio tomando esta posición como punto de partida.

Navegamos con rumbo á Madeira durante todo el d 22 con viento fresco de proa á una velocidad media d 10 millas.—Tiempo muy cargado y barometro bajante.—

Digitized by Google

ACORAZADO «LIBERTAD»

DEIRA

MÁQUINA			LATITUDES		LONGITUDES	
p. minutos	*Presion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
		KILOS				
25	130	14.800	Fondeadero frente al muelle de New Ferry			
25	130	17.600	50º 48' Nº	marcaciones	7º 58' 06"	marcaciones
)-80-	130	11.800	48º 29'	no hubo	9º 40'	no hubo
75	130	9.950	46º 03'	45º 44'	10º 59'	10º 45'
75	125	11.900	45º 00	44º 34'	12º 05'	no hubo
)-125	140	16.940	43º 27'	43º 07'	13º 49'	14º 17'
125	140	25.170	41º 22'	41º 29'	15º 29'	15º 02'
125	140	26.760	37º 26'	37º 18'	15º 39'	15º 33'
130	130	4.380	33º 21'	no hubo	16º 04'	no hubo

anochecer refrescó más el viento teniendo que disminuir la marcha por los golpes de mar que empezaban á embarcarse por la proa.—Hasta el medio día del 23 habíamos sondado con la Thompson cada dos horas en el bajo que se extiende al S. hasta el paralelo de «Ushaut» dándonos siempre muy exacto lo que nos verificó las pertubaciones de los compases.—Al caer la tarde del 23 el viento refrescó muchísimo arbolando mucha mar, lo que juntamente con las indicaciones del barómetro nos manifestó que se declaraba una de las tormentas peculiares de la Bahia de Viscaya.

Digitized by Google

Se mantuvo el viento arrachado del S. al SO. con chubascos fuertísimos arbolando mar muy gruesa.—El buque comportose bien no caminando en ciertas ocasiones mas de una milla por hora.—Se embarcan algunos grandes golpes de mar por la proa entrando bastante agua al sollado por las juntas de las tapas de las lumbreras que no cierran bien, por los escobenes, por las portas de los tubos lanza-torpedos y por la mayoría de los tragaluces, lo que hacen al sollado inhabitable.—De la misma manera penetra el agua á la cámara del Comandante por los tragaluces y lumbreras, siendo necesario tener un servicio permanente de algunos marinos para sacarla como también en el compartimento del timón la que entra por la limera que á veces exceda á 3 baldes por cuarto de hora.

Se mantuvo el tiempo lo mismo durante la noche del 23 y el dia 24 soplando al SO. al O arrachado y con dirección variable de una ó dos cuartas, presentando calmas relativas ocasionales que se aprovecharon para dar un poco mas de salida al buque.—En algunas guiñadas los golpes de mar rompen en los reductos siendo uno de estos á las 10 h. a. m. del 24 que arrancó el tangon de estribor.—A pesar de la mar tan gruesa con olas que se han apreciado en mas de 9 metros, el barco no sacó sus hélices á la superficie, no sufriendo por esto estrepadas bruscas y dando balances suaves.—En la noche del 24 fué cuando soplaron los chubascos de mayor violencia del O.—A la mañana del 25 el barómetro empezó á subir mas decididamente rondando el viento al NO. empezando á disminuir en fuerza pero no pudimos derribar por la mar tan gruesa y encontrada del O. que nos tomaría por el travez, hasta la 1 h. 20 a. m. del mismo día en que pusimos proa al S. 20° O aumentando el camino.—Durante el temporal pasado no ha habido avería alguna de importancia y el barómetro ha indicado perfectamente las variaciones de dirección del viento.

Digitized by Google

Los dias 26 y 27 navegamos sin novedad con rumbo directo á las islas Madeira con una velocidad media de 10 millas por hora. A las 9 a. m. del 27 avistamos tierra por la amura de estribor reconociendo á la Isla de Porto Santo. Gobernamos sobre ella contorneandola despnes por su parte EE., situándonos por demarcaciones haciendo rumbo á pasar cerca del faro de la Isla For, entre la penínsnla de San Lorenzo, y las Islas Dezetas.—Avistamos el extremo E. de Madeira perdiéndose lo demás entre la bruma al estar á la mitad de camino entre ella y Porto Santo —Pasamos frente al faro de la isla Fora á las 3 h. 50 p. m. y despues de despuntar el cabo Carajao á las 4 h. 40 m. llegamos á Funchal á las 5 h. 10 m. p. m. donde dimos fondo frente al muelle de la entrada de la citdad en 15 brazas de agua con el ancla de estribor con 3 grilletes de cadena.

Al día siguiente (29 de D'bre) se empezó la faena de carga carbon y se envió un oficial á cumplimentar á las autoridades.

.Bº. Vº.
Barilari.

José Moneta.
Oficial de derrota.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACIÓ

(Continuacion) **DE MADEIRA**

FECHAS 1892	Rumbo directo verdadero	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	Variacion de la aguja	VIENTO Direccion	VIENTO Fuerza	Barometro medio	Termometro medio	ESTADO DEL MAR
Dic'bre 29	—	140	141	19° NO	O	1	754	19°	Calma
» 30	S 24° O	247	248	19° NO	ONO	2	753	20°	Llana
» 31	S 24° O	260	257	20° NO	ONO	1	750	22°	Calma
1893									
Enero 1°	S 24° O	254	249	20° NO	SSO	1	749	22°	
» 2°	S 24° O	140	139	20° NO	SSO	1	746	22.5	

ACAECIMIENTOS—A las 9. 50 p. m. zarpamos, habiendo echado el ancla de tro del escoben por haberse comprobado en ensayos durante el dia que impraticable colacarla en los soportes. A las 10. 30 nos situamos por mar ciones á el faro Rojo de Loo y de la punta del Sol, en el momento de avis el faro de Fora que apareció por detrás de cabo Carajao. Hubo que p rar poco despues la máquina por diez minutos por haberse recalentado cojinete.

A las 9. 10 p. m. se paró la máquina para arrojar al mar los cadáve de los marineros Camilo Quinteros, Enrique Ledesma, Angel Nusolisi y C los Caballero, que fallecieron ayer, despues de haberse constatado su muer

Digitized by Google

EL ACORAZADO «LIBERTAD»

EN VICENTE

(Continuacion)

MÁQUINA			LATITUDES		LONGITUDES	
Revolucion por minuto	*Presion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
		KILOS				
125	125	12.320	—	—	—	
123	130	19.810	30° 30'	30° 29' 05"	18° 14'	18° 14'
127	135	22.160	26° 45' 30"	26° 46'	20° 12'	20° 12'
127	130	21.230	22° 56'	22° 56'	22° 12'	22° 12'
125	130	11.680	18° 59'	18° 59'	23° 57'	23° 57'

según certificado médico, por asfixia por el ácido carbónico. Seguimos navegando 3 dias sin ninguna novedad con tiempo muy bueno, mar en calma. A las 9 p. m. del dia 2 se avistó el faro de S. Antonio por la proa y á las 11. 15 el de la Isla de los Pájaros. Seguimos favorecidos por la noche clara de luna hasta Porto Grande; entramos contorneando la Isla de los Pájaros por el O. y á la 1. 40 dimos fondo en el interior del puerto en cuatro y media brazas con el ancla de babor.

Vº Bº
BARILARI

JOSE MORETA.
Oficial de derrota.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACIO

(Continuación)

DE SAN VICEN

FECHAS 1893	Rumbos directos verdaderos	DISTANCIA Directa	DISTANCIA Recorrida	Variacion de la aguja	VIENTO Direccion	VIENTO Fuerza	Barometro altura media	Termometro medio	ESTADO DEL MAR
Enero 4..	S 19° O	45	45	20° NO	OSO	1	Llana	23°	Llana
» 5..	S 19° O	250	254	19° NO	S	15	Calma	24°	Calma
» 6..	S 19° O	250	251	17° NO	S	1	Calma	27°	Calma
» 7..	S 17° O	272	260	17° NO	S	1	Llana	26°	Llana
» 8..	S 18° O	255	258	15° NO	S	2	757	27°	Llana
» 9..	S 22° O	245	249	14° NO	S	2	758	27°	Llana
» 10..	S 5° O	224	224	13° NO	SE	3	758	27°	Marejada
» 11..	S 19° O	256	265	13° NO	S	2	759	29°	Marejadilla
» 12..	S 19° O	265	262	10° NO	SSE	2	760	26°	»
» 13..	S 33° O	271	267	7° NO	SE	1	764	26°	Llana
» 14..	S 0.	97	97	5° NO	ESE	1	767	23°	Calma

Digitized by Google

ACORAZADO «LIBERTAD»

O JANEIRO

(Continuación)

MÁQUINA			LATITUDES		LONGITUDES	
p. minutos	*Presion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
		KILOS				
25	130	6.980	16° 17'	—	25° 21'	—
25	130	19.190	12° 19'	no hubo	26° 57'	26° 41'
25	130	21.350	8° 25'	8° 26' 30"	28° 12'	28° 10'
27	130	21.368	4° 02'	4° 01' 47"	29° 40'	29° 39'
25	130	21.240	0° 09' S	0° 01' N	30° 25'	30° 23'
27	130	21.430	4° 07'	4° 06' S	31° 53'	31° 49'
27	130	21.720	7° 48'	7° 50'	34° 10'	34° 12'
28	130	21.240	11° 36'	11° 36'	35° 08'	35° 03'
25	130	21.720	15° 35'	15° 34' 25"	36° 33'	36° 33'
27	130	21.240	19° 43'	19° 41'	38° 07'	38° 04'
120	130	21.530 10.430	23° 10'	23° 07'	41° 30'	41° 25'

Digitized by Google

ACAECIMIENTOS

A las 7. 30 a. m. del dia 4 de Enero zarpamos del puerto, pasando al O. de la Isla de los Pájaros para tomar. el canal entre S. Vicente y S. Antonio y á las 8. 30 a. m. nos situamos en la enfilación de la Punta Sud de S. Antonio y de las puntas Sur que forman la bahia Steel marcando la Isla de los Pájaros al N. 50º E. verdadero. Trazamos de aqui rumbo S. 19º O. que nos daba á pasar 30 millas al O. del Penedo de S. Paulo. Tiempo nublado con algunos chubascos de lluvia. Navegamos el 4 y 5 sin novedad al mismo rumbo encontrando algunos vapores. A las 3.30 del 5 se avistó un vapor mercante, y cuando estubo por el través hizo señales cón tres cohetes blancos por lo que inmediatamente se paró la máquina y se trató de reconocerlo, creyendo podría requerir auxilio. Permaneció parado algunos minutos mientras se alistaba una lancha pero despues se le vió alejarse, sin hacer otra señal, y seguir á su rumbo primitivo, por lo que tomamos el nuestro en la seguridad de que su señal solo era de reconocimiento.

Los dias 6, 7 y 8 se navegó sin novedad, encontrando muchos vapores y barcos á vela.

El dia 10 á 0h m. en el momento de avistarse tierra, se vieron dos pequeñas embarcaciones y aproximándonos despacio á una de ellas resultó ser formada de troncos de arbol ligados al natural con una quilla de orza y un pequeño palo, tripulada por dos hombres pescadores. Llamados al costado se les compró pescado para todo el personal del buque.

Desatracada la embarcacion de los pescadores nos recostamos á tierra, reconociendo poco despues á

Digitized by Google

Pernambuco y Olinda. Seguimos al Sur barajando la costa y nos situamos por marcaciones á las 5. 20 p. m. al cabo de S. Agustino que pudimos reconocer perfectamente por su forma característica y por el faro montado en un trípode de hierro muy alto.

De allí hicimos rumbo, abriendo un poco de la costa y á medio dia del 11 cerramos al O. á pasar á 60 millas al E. de los Abrolhos, lo que efectuamos en la noche del 12 al 13, verificando por la sonda nuestra posicion. El 14 á 0h m. cerramos el rumbo al O., avistando una hora despues á cabo Frio por la amura de estribor. A las 4. 30 p. m. lo teniamos por el través. En vista de no poder llegar á Rio en el dia y de las dificultades para tomar el fondeadero á la noche por los buques que podría haber en él, se disminuyó la marcha y seguimos muy despacio durante la noche, avistando el faro de la isla Raza á las 10 p. m. aguantamos sobre la máquina á su vista, haciendo proa á la entrada del puerto al amanecer llegando al fondeadero de los buques de guerra entre el fuerte Vollegagnon y la isla das Cabras á las 7. 35 a. m. del 15, dejando caer el ancla en 9 brazas de agua con tres grilletes de cadena. A las 8 a. m. se saludó á la plaza con 21 cañonazos, siendo contestados por el fuerte de Villagagnon.

Vº Bº
BARILARI

JOSE MONETA.
Oficial de derrota.

Digitized by Google

ESTRACTO DEL DIARIO DE NAVEGACI

(Continuacion) **DE RIO JAN**

FECHAS 1893	Rumbos directos verdaderos	DISTANCIAS Directa	DISTANCIAS Recorrida	Variacion de la aguja	VIENTO Direccion	VIENTO Fuerza	Barometro medio	Termometro medio	ESTADO DEL MAR
Enero 18..	S 33° O	66	62	2° NO	Calma	—	760	27°	Leva
» 19..	S 33° O	261	257	0°	S	2	758	27°	Leva
» 20..	S 29° O	158	254	1° NE	ESE	6	765	23°	Muy gru
» 21..	S 31° O	175	187	3° NE	ENE	2	761	24°	Llana
» 22..	S 71° O	185	257	5° NE	ONO	5	763	22°	Marejad

ACAECIMIENTOS.—A las 5 h. a. m. del 18 de Enero se levó anclas naveg á la vez hasta las 5 h. 20 m. en que pasamos al O. de la isla Rasa sin donos á los puntos importantes de la costa y haciendo rumbo al S. 33 verd. Navegamos sin novedad encontrando algunos barcos hasta las 9 m. del dia 19 en que se paró la máquina por media hora para anglar guardianes del timon que estaban muy tesos.

El dia 20 á las 1 h. 30 p. m. empezó á soplar viento fresco del S. después rondó al SE. aumentando en fuerza y arbolando mucha mar.

Seguimos hasta las 4 h. p. m. á rumbo pero habiendo aumentado m la mar que hacia dar balanceo muy fuertes al buque y embarcándose d siado, orzamos poniéndole la proa disminuyendo la marcha poco á poco h dar solo 70 revoluciones por minuto.

El viento se mantuvo lo mismo achubascando durante toda la noche i el medio dia del 21 en que empezó á calmar notablemente.

Desde esta hora empezamos á sondar cada dos horas y mas tarde mayor frecuencia. Habiendo cerrado la noche muchisimo y con lluvia habiéndonos dado los sondages muy conformes: con los que debieramos ner y no pudiendo conseguir muestra de la clase de fondo que es indisp bles en las proximidades del Rio de la Plata por defecto de escandallo y de sebo bueno, siendo por otra parte la hora en que debiamos avistar el de Santa Maria pusimos á las 3 h. a. m. proa al SE. para aguantarnos a

Digitized by Google

L ACORAZADO «LIBERTAD»

UENOS AIRES

(Conclusion)

MÁQUINAS			LATITUDES		LONGITUDES	
Revolucion p. minuto	*Presion*	*Carbon consumido*	*Estimadas*	*Observadas*	*Estimadas*	*Observadas*
		KILOS				
125	130	19.820	23° 58'	24° 02' 28"	43° 48'	—
125	130	21.200	27° 37'	27° 38'	46° 28'	46° 18' 30"
70	120	17.450	31° 06'	31° 22'	48° 34'	48° 51'
125	135	19.860	34° 07'	33° 53'	49° 57'	50° 38'
123	135	14.220	—	—	—	—

oca marcha y esperar el día para reconocer la tierra.—Al aclarar volvimos á umbo por el NE. buscando la tierra que se avistó á la 7 h. a. m. reconociendo espués al faro de San José Ignacio, lo que rectificó nuestra anterior situación. -Seguimos barajando la costa avistando la torre del faro de Punta del Este Maldonado).—Pasamos entre él y la isla de Lobos á las 11 h. a. m. haciéndole señales de dar aviso al Gobierno de Bs. As. de nuestra llegada. Nos situamos frente á la Isla de Flores á las 3 h. p. m. y las 4 h. 32 m. habiéndonos situados por marcaciones à Punta Brava, el Cerro, y la Matriz hicimos rumbo N. 72° O. para buscar el ponton de Punta de Indio al que llegamos à las h. 15 m. haciendo de allí proa al Banco Chico el que avistamos y reconocimos á las 12.15 a.m. fondeando á esta hora marcàndolo al N. 80° O. en 4 brazas e agua con el ancla de babor y cinco grilletes de cadena.—Al aclarar zarpamos siguiendo hacia adentro llegando á la Rada Exterior á tomar fondeadero n linea con el «25 de Mayo» y el «Patagonia» dejando caer el ancla de babor n 3 brazas con 4 grilletes de cadena.

V° B°
BARILARI.

JOSÉ MONETA
Oficial de derrota.

Digitized by Google

Digitized by Google

MEMORIA

DE LA

ESTACION CENTRAL DE TORPEDOS

1892—1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Abril 28 de 1893.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina, Comodoro D. Rafael Blanco.

Tengo el honor de elevar á V. S. la adjunta Memoria de la Estacion Central de Torpedos en el Rio Lujan, desde el mes de Mayo del año ppdo. hasta el mes de Marzo del corriente año.

La demora en la entrega de ella, se debe á la prolijidad que ha exigido la confeccion de ella y que recomiendo muy especialmente á la consideracion de V. S.

Dios guarde á V. S.

Manuel José García.

Mayo 1º de 1893.

Elévese á la Superioridad con el oficio acordado

BLANCO.

Digitized by Google

Memoria de la Estacion Central de Torpedos

Rio Lujan, 26 de Abril de 1893

Al Sr. Gefe de la Direccion General de Torpedos, Capitan de Fragata D. Manuel J. Garcia.

Tengo el honor de elevar á Vd. la Memoria de la Estacion Central de Torpedos desde el 18 de Mayo del año ppdo. al 1º del corriente; el estudio de las planillas respectivas dará á conocer el movimiento habido en el personal y los diferentes cargos, siendo ellas suficientemente esplicativas para no dejar duda de que se ha trabajado; el material existente ha sido descripto de una manera ámplia y acabada en la Memoria del año anterior asi como la clase de personal que lo sirve y necesidades sentidas en esta Reparticion, algunas de las cuales poco á poco se van subsanando.

Durante el año, la Estacion Central de Torpedos ha estado por causas conocidas á cargo sucesivamente de los Tenientes de Navío D. Felix Dufourq, D. Guillermo Scott y D. Julio M. Hictce hasta el 17 de Febrero de ppdo. que por fallecimiento de este último Gefe fuí llamado á reemplazarlo interinamente y dado el escaso tiempo que media desde entonces, me hallo casi inhabilitado para suministrar mayores informes sobre la marcha del establecimiento que los que puedo recoger de los libros que se han llevado. No obstante, cumplo con el deber de manifestar que á pesar de no habérseme hecho entrega del material bajo inventario, todo lo he ido encontrando en regla hasta la fecha.

Actualmente se hallan ya en el Apostadero de La Plata las torpederas «Comodoro Py», «Jorge», «King»

Digitized by Google

y «Pinedo»; las demás de 1ª clase se alistan para enviarlas al mismo destino en oportunidad, teniendo que entrar antes á dique la «Thorne» á limpiar sus fondos.

Las obras que bajo la Inspeccion de la Comision que Vd. preside se han reanudado en el Establecimiento se hallan bastante adelantadas, encontrándose ya listo mucho del material necesario para terminarlas y como considero que ellas serán objeto de un informe especial de dicha comision, omito enumerar los trabajos realizados.

La reparticion se halla sin segundo comandante y solo tres oficiales atienden los diferentes servicios que hay que llenar, lo que hace que sean estos deficientes y sumamente recargada la tarea para todos.

Un punto sobre el cual voy á permitirme llamar la atencion de la Superioridad, porque lo merece en sumo grado, es la instruccion de los aprendices con que cuenta el Establecimiento y cuyo número se hará subir hasta 39 con arreglo al Presupuesto vigente y comodidades de que se puede disponer; tomados mediante ciertas condiciones y repartida con método la enseñanza teórica y práctica han empezado á dar excelentes resultados; pero para que esto continúe se hace necesario asignar un maestro para la primera y una pequeña partida para la compra de los libros y útiles que les son indispensables; el alojamiento, el vestuario y demas servicios podrían tambien mejorarse sin mucho gasto.

El Presupuesto asignado á la Reparticion en el corriente año es en extremo deficiente y son frecuentes los reclamos que con tal motivo se producen; escusó enumerar el material con que cuenta y el valor que este representa para fijar la importancia que tiene y que por inadvertencia tal vez ha quedado relegada á una muy secundaria; se halla impago desde 1º de Enero el mecánico-electricista; un contramaestre de 2ª clase, ningun timonel ni cabo de cañon ni escribiente, un cocinero de 2ª clase

Digitized by Google

y uno de 3ª para el servicio de mas de veinte oficiales y 150 de tripulacion con sueldos reducidísimos, maestro de armas por 40 pesos que creo no se conseguirá si se quiere que cumpla con sus múltiples funciones lo mismo que maestre de víveres por igual sueldo, son puntos que merecen tomarse en consideracion.

Durante el año ha ingresado al Establecimiento una máquina cepilladora comprada con la partida de 800 $ asignada mensualmente, seis cañones de tiro rapido Nordenfeldt de 47 $^{m}/_{m}$ y 6 ametralladoras de 2 cañones de 0.m025 y del mismo fabricante sacadas del depósito existente en el Parque de Artilleria y destinado dicho armamento á las torpederas de mar y de 1ª clase, con sus montajas, pantallas y demas accesorios; tambien se recibió una jaula para lanzamientos y el vástago para el piston del 4º cilindro de la «Bathurst» en reemplazo del que trajo inutilizado de Europa.

En 1º de Diciembre se remitió á Zárate la mayor parte del explosivo existente en la reparticion, quedando en ellas solo algunos materiales necesarios para el servicio.

La planilla de los trabajos efectuados en la fundicion merece particular atención, pues con escasos elementos se han conseguido piezas de importancia y viene aliviar en mucho la reparacion de averias y mejoras en el material.

Recomendar á la consideracion de la Superioridad el personal técnico á mis órdenes seria un acto de justicia si hubiera tenido mas tiempo para juzgarlo; esta circunstancia no me impide reconocer que siendo en su mayoría antiguo en la repartición y competente, se halla todo el familiarizado con el material y pone el mejor empeño y buena voluntad en su entretenimiento y disponibilidad para el servicio; la disciplina en el personal subalterno se mantiene en buen pié, siendo las salidas sin permiso del Establecimiento una de las mas frecuentes fal-

Digitized by Google

tas que he encontrado y que tiende á corregirse así como varios otros defectos de organizacion, que el caracter mixto de taller y reparticion militar demandan tiempo y estabilidad del personal para poder inculcar una reglamentacion compatible con la del cuerpo general de la armada; á este fin se observa en cuanto es posible el Reglamento de servicio interno (en estudio) el de Disciplina y demas en vigencia.

La formación de la Compañia nº 2 de torpedistas espero que pronto será un hecho y desembarazados del resto del material de 1ª clase, podrá ella dedicarse puramente á la conservacion del de segunda y a la instruccion militar y profesional..

Es cuanto de mayor importancia creo poder ocuparme en el presente bosquejo que unido á los datos correspondientes cumplo con el deber de elevar a Vd.

Dios guarde á Vd.

Enrique M. Quintana.

Abril 28 de 1893.

Elévese a la Superioridad.

García.

DEPARTAMENTO DE MAQUINA.

Mes de Mayo—Se desarmaron las carboneras de la nº 2, se sacó el codaste de la «King», se pintaron las carboneras de la «Jorge», se desarmaron las carboneras de la nº 1, se arregló la bomba auxiliar de la nº 10, se pintó la caja de humo de la nº 10, se pintó la caja de humo y caldera de la «Bathurst», se está armando la caldera de la nº 10 y se desarmó la máquina ventiladora de la

Digitized by Google

misma, se ajustó y armó el ventilador de la nº 10, se pintó el cuarto de calderas de la «Murature», se sacó el buje de popa de la nº 1, se arregló una bomba para el taller de máquinas.

Mes de Junio—Se están ajustando las máquinas de la «Comodoro Py», se desarmó el cambio de marcha de la nº 2 el cual fué ajustado y armado de nuevo, se hizo un engranaje para el virador del ancla de la «King», se desarmó y ajustado la máquina de circulacion de la nº 1, se pusieron válvulas de goma en la bomba de aire de la nº 6, se se sacó el codaste de la torpedera nº 5, se se tomó el eje de la nº 5, se ajustó la maquina de la «King», se armó la caja de humo y la caldera de la nº 10, se instaló la cañería para la bomba del taller, se probó la caldera de la nº 10, á 250 libras de presion hidráulica, se están desarmando y ajustando las máquinas de la «Murature».

Mes de Julio— Se sacó el timon de la «King», se colocó el tanque de agua dulce en la «Murature», se están alistando para salir las torpederas «Jorge» y «Pinedo», se colocó el timon de la «King». Se sigue ajustando las máquinas de las torpederas «Comodoro Py» y «Murature».

Mes de Agosto— Ajustando las bombas de la «King» y pintando el departamento de máquina de la misma, se efectuó limpieza general en máquinas y calderas de las lanchas que se hallan en el varadero.

Mes de Setiembre—Se destaparon las calderas, de la «Jorge» y «Pinedo» siguen ajustandose las máquinas de la «Murature» y «Comodoro Py», se desarmaron y ajustaron las bombas de aire y alimentacion de la «Jorge», se pusieron juntas y se revisaron las vál-

Digitized by Google

vulas del tubo de carga de vapor de la «Pinedo» y se desarmaron las bombas de aire y alimentacion y se ajustó el destilador de la misma, se siguen ajustando las máquinas de la «Jorge» y «Pinedo», se desarmaron las calderas de la «Murature» y «Comodoro Py».

Mes de Octubre—Se siguen ajustando las máquinas de la «Comodoro Py» y «Murature», ajustando y colocando juntas en las maquinas de la «Jorge» y «Pinedo», se cambió un tubo en la caldera de la nº 2 y se desarmó el ventilador de la misma, se esta ajustando la máquina de la nº 9, se colocaron los grifos de purga de superficie en las calderas de la «Jorge», «Pinedo» y «Bathurst», se pintó la máquina y caldera de la nº 10, y se siguió con las reparaciones en el casco de la nº 1.

Mes de Noviembre—Se sigue ajustando las máquinas grandes de la «Jorge», «Pinedo» «Bathurst» y nº 9, se estan desarmando los ejes de las máquinas en la «Comodoro Py» y «Murature», se ajustó la bomba de circulacion de la nº 6, se concluyó de limpiar y armar las calderas de la «Murature» y «Comodoro Py», se está ajustando la maquina de la nº 6, se está rascando la pintura de la sentina en la máquina y caldera de la «Bathurst».

Mes de Diciembre—Se hizo una caja de humo para la nº 1, se continúa con el rascado y limpieza en las sentinas de la «Bathurst», limpieza en las calderas de la «Comodoro Py», «Pinedo» y «Jorge». ajustando las máquinas de la nº 6, y nº 9, se concluyó la limpieza en la «Comodoro Py» «Pinedo» y «Jorge» y el ajustaje de la nº 9, se armó la máquina de cepillar, se sacaron los pis-

Digitized by Google

tones de la nº 7 y «Alerta», se hizo un molde para enderezar las hélices de las lanchas de segunda clase, se desarmaron y revisaron las válvulas de distribucion de la «Enrique Py» y «Ferrer», se alistó la torpedera «Jorge» para salir, la cual zarpó el 29 del corriente.

1893—Enero—Entraron al dique de San Fernando «Comodoro Py» y «Pinedo», se sacaron los ejes y bujes y se revisaron los grifos de fondo, se colocaron bujes nuevos á la «Comodoro Py» y se enderezó la hélice de la «Pinedo», se arreglaron los timones de la «Murature», se concluyó de pintar las sentinas de la «Pinedo», salieron del dique las torpederas «Comodoro Py» y «Pinedo», se sacó la hélice de la «Jorge», colocándosele una nueva, se sigue ajustando la máquina de la «Enrique Py», se destaparon los cilindros de la «King», se concluyó el arreglo de las calderas de la «Comodoro Py» y «Pinedo».

Mes de Febrero—Se probaron las máquinas de la «Comodoro Py», regresó de viaje la «Alerta», se empezaron á desarmar las máquinas de la «Buchardo», entraron al dique de San Fernando la «Murature« y «Bathurst», se sacaron, tornearon y armaron los ejes de la «Murature», se probaron las máquinas de la «King», zarparon para el apostadero de La Plata la «Comodoro Py», «Pinedo» y «Jorge», se concluyó de armar las calderas de la «Murature», salieron del dique la «Murature» y «Bathurst».

Mes de Mayo—Se pintaron las sentinas de la «Murature», se ajustó la cruceta de alta y baja presion de la «Buchardo», se desarmaron las válvulas de seguridad para revisarlas de la «Bathurst», se colocó el piston y la

Digitized by Google

tapa del cilindro de media presion de la «Buchardo», se pintó la caldera de la «King», se armó el domo de la válvula de seguridad de la «Torne», se aprobó á presion hidráulica la caldera del taller, zarpó para el apostadero de La Plata la «King», se arregla el vástago de cuarta oxpansion á la «Bathurst» y se desarmó el destilador para hacer un cilindro nuevo por hallarse roto en la parte superior el actual.

Todas las máquinas de las torpederas se han virado durante todo el año, cada ocho dias.

HERRERIA

Mes de Mayo—Ocupado en hacer tornillos para la anguilla del tipo «Alerta», tenazas y herramientas para la fundicion y una caña de timon para la lancha del «Brown».

Mes de Junio—Haciendo cáncanos y tornillos para la anguilla del tipo «Alerta», una visagra para la chimenea de la «Ferrer» y remaches para el galpon de la fundicion.

Mes de Julio—Arreglando los candeleros de la «Comodoro Py», haciendo un pescante para la fundicion, se enderezó las hélices de las torpederas nº 6 y 8.

Mes de Agosto—Trabajando en la chimenea para la fundicion y haciendo manijas para los crisoles de la misma, arreglando los candeleros de la «King», enderezando las planchas del costado de la nº 1, se arregló la chimenea de la «Centella».

Mes de Setiembre—Haciendo manijas para las lumbreras de las torpederas «Murature» y «Comodoro Py», arreglando la bomba, candeleros y barandillas del muelle, haciendo herramientas para la frágua.

Digitized by Google

Mes de Octubre—Ayudando á componer la caja de humo de la nº 1, haciendo tenazas para la fundicion, arreglando los candeleros de la nº 2, compostura de la chimenea de la fragua.

Mes de Noviembre—Arreglando los candeleros de la nº 5, se hizo una manija para dar vuelta á mano la máquina de cepillar y visagras para las lumbreras de la «Buchardo».

Mes de Diciembre—Hizo un para-rayos para el galpon de máquinas, compostura de los candeleros de la «Comodoro Py», haciendo resorte para los tubos lanza-torpedos.

1893 -Enero—Puso un parche en el rumbo de la « Pinedo » arregló y colocó la cañería del baño de oficiales—hizo tornillos para la trasmision de la máquina de cepillar y arregló los caños de jardin.

Mes de Febrero—Arreglando herramientas para la « King » y varadero nuevo—haciendo tornillos para la cábria, remachando rieles, enderezó los caudeleros de la « King ».

Mes de Mayo—Hizo remaches y estays para las nuevas construcciones y arreglo de herramientas para los mismos, se hicieron parrillas para la lancha del «Brown», se hicieron diez tuercas de una pulgada para los asientos de las ametralladoras de la torpedera « Buchardo », trabajando en las nuevas construcciones.

CALDERERO

Mes de Mayo -Ocupado en cortar y clavar rieles para el galpon de la fundicion.

Mes de Junio—Se continuó con el taller para la fundicion se enderezó la proa y timon de la torpedera « King ».

Mes de Julio -Trabajando en el pescante para la

Digitized by Google

fundicion se enderezó la proa y el timon de la torpedera «King».

Mes de Agosto—Haciendo la chimenea y cajas para la fundicion y arreglando el techo de la misma.

Mes de Setiembre—Preparacion de barriles y tarros para torpedos de fondo, sigue con las cajas y el horno de la fundicion y sacando los remaches del verduguillo de la «Ferrer».

Mes de Octubre—Sacando y colocando el verduguillo de hierro de la torpedera «Ferrer».

Mes de Noviembre—Concluyó con el verduguillo de la «Ferrer» y arreglando la cubierta de la misma.

Mes de Diciembre—Forró un cajón con zinc para el baño de oficiales, hizo un brasero para secar los modelos de la fundicion y arregló la proa de la Nº 4.

1893 — Enero—Reparacion del casco, candeleros y pasamanos de la «Comodoro Py», arregló la caja del humo de la Nº 7, arregló los tubos de las bombas de la lancha del «Brown».

Mes de Febrero—Sigue la reparacion del casco de la «Comodoro Py», enderezando las planchas de popa y enderezando los candeleros de la «Buchardo» y enderezando las aboyaduras del casco de la torpedera «King»

Mes de Marzo—Trabajando en la nueva construccion, colocacion de rieles para la muralla y remachando los mismos.

FUNDICION

Mes de Mayo—Ayudando al calderero en los trabajos de cortar y clavar rieles para la fundicion.

Mes de Junio—Sigue con el taller para la fundicion y se empezó el horno.

Digitized by Google

Mes de Julio--Haciendo moldes para ocho válvulas para los torpedos y cuatro pistolas Bering, siguiendo con el horno y haciendo herramientas.

Mes de Agosto—Se fundieron las válvulas y las pistolas que se indican en el mes anterior, habiéndose utilizado la fragua grande como horno, haciendo cajas para moldear.

Mes de Setiembre—Ayudando al calderero en los trabajos de preparacion de los torpedos de fondo, continúa con las cajas para moldear y con el horno.

Mes de Octubre—Sigue con las cajas para moldear y haciendo sarandas.

Mes de Noviembre—Se concluyó el horno de la fun-fundicion y las cajas para moldear, hizo manijas para las cajas y se hizo un modelo para las hélices del tipo nº 3.

Mes de Diciembre—Haciendo varios modelos de distintas piezas.

El dia 20 se inauguró la fundicion; habiéndose fundido las siguientes piezas: 3 estampas para los carbones de las pilas eléctricas, 1 prensa-estopa, 1 tapa de cilindro, 2 piés para candeleros, 1 aparato para los tubos lanza-torpedos, 2 barrotes de 2" diámetro y 35 ‰ de largo, 1 grifo para el baño, 1 camisa para el eje de la nº 1, 4 orquillas para botes.

Total del bronce fundido—60 kg.

El dia 31 se fundieron las siguientes piezas: 4 engranajes para el torno chico, 1 válvula de cuello, 1 aparato para los tubos lanza-torpedos, 1 aceitera, 1 válvula, 4 orquillas para bote.

Para el caza-torpedero «Espora» se fundieron: 7 tornillos de 5 líneas de diámetro, 7 orquillas para bote, 12 porta-machetes.

Total del bronce fundido—60 kg.

Digitized by Google

1893 — Enero—El dia 4 se fundieron, 2 bujes para los ejes de la «Comodoro Py».

El dia 7 se fundieron, 1 buje para los ejes de la «Comodoro Py» y 2 bridas para el caza-torpedero «Espora».

El dia 14 se fundió, 1 hélice para la lancha del «Brown».

El dia 18 se fundió, 4 campanillas para el departamento eléctrico.

El dia 20 se fundió, 5 campanillas y 2 cojinetes.

El dia 31 se fundió 4 campanillas, 8 barrotes de bronce, 1 mariposa y 1 tapa para tubo lanza-torpedos.

Total de metal fundido durante el mes 209 kilógramos.

Mes de Febrero—El 7 se fundieron, 3 bujes para los ejes de la Murature, 4 barrotes de zinc de 64 k°, 27 k° metal blanco en lingotes, 8 k° hierro para un volante del torno.

El dia 23 se fundieron, 12 horquillas para el Espora y 6 tornillos, 6 orquillas para bote, 1 grifo para el burro del taller, 4 frenos para los hélices de los torpedos, 2 tapas para los escobenes de la Murature, 2 mazas de plano.

Total del metal fundido durante el mes 224 k°.

Mes de Marzo—El dia 16 se fundieron 76 k° de bronce, 7 mazas de cobre, 18 tornillos de bronce, 2 aparatos para lanzar con pólvora, 2 frenos para los hélices de los torpedos, 2 pies de candeleros.

Total de metal fundido durante el mes 118.500 k°.

Metal fundido desde la inauguracion de la fundicion hasta la fecha 671.500 k°.

Digitized by Google

DEPARTAMENTO ELÉCTRICO

Mes de Mayo—Se arreglaron los dinamos y focos de las torpederas de 1ª clase, compostura del puente Wheastone del departamento eléctrico, rehaciendo las pilas de las torpederas de 2ª clase para lanzar torpedos automóviles por eléctridad, fabricacion de espoletas (63) y cargas para las salvas del 25 del corriente mes, se hizo un presupuesto para la instalacion de la luz eléctrica en todo el establecimiento.

Mes de Junio—Composturas de los porta-peines de los dinamos de las torpederas de 1ª clase y de la «Comodoro Py». Fabricacion de peines nuevos para los mismos. Compostura del taquímetro de la «Comodoro Py». Fabricacion de espoletas (73) para las salvas del 9 del corriente. Limpieza mensual de los dinamos y otros aparatos eléctricos á bordo de las torpederas.

Mes de Julio—Construccion de un molde para fundir los zincs para las pilas Leclanche Nº 3. Haciendo ganchos nuevos para los porta-peines en todas las torpederas. Modificacion del galvanómetro horizontal del departamento eléctrico. Fabricacion de un galvanómetro especial para probar pilas. Arreglando pilas de fuego sistema Leclanche.

Mes de Agosto—Siguiendo con los galvanómetros horizontales. Arreglo de las campanillas del muelle y porton. Compostura de cables viejos.

Mes de Setiembre—Fabricacion de 150 espoletas eléctricas y preparacion de torpedos y cables para la voladura de los cascos á pique en el Rio de la Plata. Compostura del amperómetro de la torpedera «Murature». Arreglo de un torpedo de botalon para la ins-

Digitized by Google

truccion de los alumnos de la Escuela Naval. Preparacion de torpedos de fondo para las explosiones en el Rio de la Plata. Arreglo de pilas Leclanché.

Mes de Octubre--Limpieza de dinamos y focos de las torpederas «Murature», «King», «Pinedo» y «Thorne». Composturas de herramientas del departemento eléctrico. Arreglo de los conductores, campanillas y conmutadores para señales á bordo del lanza-torpedero «Espora»; en el mismo buque compostura del porta-carbon del foco y de la pantalla con ocho lámparas incandescentes. Arreglo de cable. Se hicieron explotar dos torpedos de 100 k° cada uno, en el Rio de la Plata.

Mes de Noviembre--Limpieza de los dinamos y focos de las torpederas «Murature» y «Thorne». Arreglo de cable viejo para torpedos. Construccion de una caja de conexion para la pantalla y luces de señales con conmutador modificado para el caza-torpedos «Espora»; para el mismo buque se arregló el amperómetro y compostura de lámparas portátiles con sus cables para la máquina. Deshaciendo pilas Leclanché de fuego usadas.

Mes de Diciembre--Construccion de un para-rayo para la torre del mirador del galpon de máquinas. Limpieza de las máquinas eléctricas pertenecientes á los telémetros. Construccion de un indicador para diez y ocho alojamientos. Fabricacion de tres moldes para la fundicion de cabezas de plomo para los carbones de pilas Leclanché. Recorriendo las torpederas «Murature», «Jorge» y «Pinedo».

1893 — Enero--Ocupado con el indicador de campanilla y para-rayo con campanillas á bor-

Digitized by Google

do de la caza-torpedera «Espora» y limpieza mensual de los dinamos y focos de la «Comodoro Py», «Pinedo» y «King». Haciendo campanillas eléctricas de repuesto. Colocando una línea de teléfono desde esta reparticion hasta la casa del señor Ministro de Guerra y Marina.

Mes de Febrero—Arreglo y compostura de la instalacion de la luz eléctrica á bordo de la «Comodoro Py» y del foco eléctrico de la «Pinedo». Limpieza del dinamo y foco de la «Murature». Limpieza de pilas eléctricas. Arreglo de campanillas eléctricas. Instalacion de un nuevo sistema de campanillas en la casa del señor Ministro de Guerra y Marina.

Mes de Marzo—Ocupado con la compostura de un fonógrafo, modificacion de un torpedo de cierre-circuito hecho en esta reparticion y arreglo de un motor eléctrico.

DEPARTAMENTO DE TORPEDOS

Principales trabajos efectuados durante el año

Se han ajustado los aparatos de lanzar mecánicamente á pólvora á los tubos de las torpederas: «Alerta», «Centella», «Ferrer» y actualmente se ajustan iguales á la «Enrique Py».

Se hicieron y ajustaron los aparatos de lanzar mecánimente á pólvora á los tubos de las torpederas de 2ª clase Nº 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, y 10.

Se han ajustado tres tuercas á las orejas para los tubos de cargar los torpedos. Se hicieron y ajustaron las aletas laterales á los torpedos modelo 1881; números 1321, 1322, 1327, 1329, 1331, 1334 y 1323.

Digitized by Google

Se han hecho tres pistolas para señales y veinte y cuatro cartuchos para las mismas. Se han hecho tres saca-bocados grandes para los cañones de la «Espora». Se ajustó un aparato lateral (proveniente del «Almirante Brown») destinado al apostadero de La Plata.

Se han hecho ocho cajas de válvulas de conservacion para los torpedos á los cuales se les colocaron las aletas laterales. Se han ajustado seis frenos para los torpedos modelo 1890.

Véase las planillas de balances, lanzamientos, montaje, desmontaje, averias y reparaciones.

CARPINTERIA

Mes de Mayo—Se colocaron los herrajes á la nueva anguilla del tipo «Centella», se colocaron las camisas al departamento de oficiales, ocupados en hacer cuatro caballetes para colocacion de los torpedos, se arregló una anguilla para la lancha del «Brown», composicion de botes, arreglo de una mesa y bancos para los aprendices, compostura de la cámara de la «Murature», se calzó la torpedera «Ferrer», se armó la anguilla para la torpedera nº 10.

Mes de Junio—Colocacion de la anguilla de la nº 5, se aserró madera para el galpon de la fundicion, arreglo de una mesa para la «Bathurst», colocacion de la anguilla á la «Centella» y se calzaron las torpederas nº 1 y 9, ocupados con los caballetes para el techo del galpon de la fundicion, colocacion de la anguilla á la nº 6, se tiró de la línea de flotacion á la torpedera «Thorne», se colocó la estufa en el corredor de los señores oficiales, se colocaron varios vidrios en un galpon de máquinas y edificio de oficiales.

Mes de Julio—Se hizo un tablero para colocar las llaves de los galpones y depósitos, se com-

Digitized by Google

pusieron varios chinchorros se compuso el piso de la máquina de la «Comodoro Py», se hizo una cábria provisional para colocar la empalizada en el nuevo varadero, se colocó la anguilla á la «Centella» y se hizo un cojinete para una campanilla eléctrica.

Mes de Agosto—Se arregló una canoa y el enjaretado de la misma, se compuso una parte del balcon del edificio de oficiales, se preparó la madera para colocacion de estantes en el pañol del contramaestre, se sacó el verduguillo de la torpedera nº 1, se arreglaron dos barriles para el servicio de boyas y se compusieron las encojanadas de la «Murature».

Mes de Setiembre—Ademas de seguir con los trabajos de la fundicion y compostura de varios botes y chinchorros, se arregló el cerco del establecimiento, se hizo una mesita para el eléctricista, se hizo una caja para una terraja, se preparó la madera para el cuarto de baño y se construyó una casilla provisional en la Boca del Abra Nueva para depósito de materias explosivas.

Mes de Octubre—Se continuó con los trabajos para la fundicion y compostura de botes, se compuso el verduguillo de la nº 5, se hizo una batea para la fundicion y se siguió con el arreglo de la anguilla de la torpedera «Alerta».

Mes de Noviembre—Se siguió con los trabajos para el cuarto de baño, se hicieron unos estantes para colocacion de planos para la Direccion Gral de Torpedos, se colocaron las calzas á la nº 6 y se arregló la anguilla para la nº 5, se hizo una caja para el cazatorpedos «Espora», se colocó la anguilla á la nº 4, se hicieron unos calzos para la cepilladora y unos tableros para la fundicion

Digitized by Google

Mes de Diciembre—Se hizo un armario para la fundicion se arregló el mirador del galpon de máquina, se colocaron los calzos á la nº 8. se deshizo la casilla del Obra Nueva y se hizo una palizada para el carbon.

1893 — Enero—Se tiró la línea de flotacion á la «Comodoro Py», se colocó la trasmision para la cepilladora, se desarmó la anguilla de la nº 1 para colocarla á la nº 2, se desarmó la cámara de la «Murature» y se tiró la línea de flotacion á la misma, se colocaron los calzos á la nº 5.

Mes de Febrero—Se armó la cámara de la «Murature» y se compusieron las cajonadas de proa de la misma, compostura del timon de la lancha del «Brown», se tiraron las líneas de flotacion á la «Thorne» y «Bathurst», se lustró un indicador para la casa del señor Ministro de Guerra y Marina, se desarmó parte de la cámara de la «Murature» para arreglar unas aboyaduras del casco.

Mes de Marzo—Se armó la cámara de la «Murature», ocupados en una batayola para la cuadra nueva, traslacion del Detall al edificio de oficiales, se hizo un cajon para herramientas para el departamento de máquinas, se hacen alacenas en la cuadra nueva para guardar útiles de rancho.

MODELISTA

Mes de Mayo—Se hizo un modelo para pistolas de señales y trabajando en la carpinteria.

Mes de Junio—Se hizo un modelo de una válvula de conservacion de aire para los torpedos modelo 1881, y trabajando en la carpinteria.

Mes de Julio—Reformó el modelo de las pistolas de señales y haciendo modelos para tornillos.

Mes de Agosto—Trabajando en la carpinteria.

Digitized by Google

Mes de Setiembre—Trabajando en la carpinteria.
Mes de Octubre—Trabajando en la carpinteria.
Mes de Noviembre—Hizo el modelo de una tapa de un cilindro, de una pala de las hélices de las torpederas nº 3 y varios trabajos para el departamento eléctrico.
Mes de Diciembre—Hizo un modelo de un disparador de los torpedos modelo 1890 y de una válvula para los mismos, un modelo para unos candeleros de las lanchas de 1ª y de una camisa para los ejes de la nº 1 y el de una aceitera.
1893 — Enero—Ademas de hacer los modelos para los bujes de la «Comodoro Py», «Murature« y «Pinedo», se hizo uno para el buje del caza-torpedero «Espora», uno de una rueda de engranaje para el timon de la «Murature», el de una hélice para la lancha del «Brown» y el de un freno para las hélices de los torpedos modelo 1890.
Mes de Febrero—Modeló una puerta para la «Murature» el de una manija de un macho de grifo y el de dos mazas para el departamente de máquinas.
Mes de Marzo—Se hicieron cinco modelos tornillos para los piés soportes de los cañones, una manija para un grifo y una mordaza para el torno grande.

Digitized by Google

MOVIMIENTO DEL VARADERO

Habido desde el 10 de Mayo de 1892 hasta el 1º de Abril de 1893.

AÑO	FECHA	*Nombre de la torpedera*	*Medio de traccion*	*Peso en tonelada*	*Observaciones*
1892	Mayo..... 14	L'cha del Brown	á mano	5	Se izó al varadero con objeto de arreglar sus máquinas y pintado del casco
»	» 31	»	»	5	Se botó al agua quedando lista para el servicio
»	Junio..... 7	Centella	á vapor	55	» » para salir en comision
»	» 9	Nº 9	»	10	Se izó al varadero para arreglar sus máquinas y pintar el casco
»	» 11	Nº 6	»	10	» » » » » » »
»	Julio..... 2	King	á mano	96	Se botó al agua quedando lista para servicio, despues de pintar el casco
»	» 30	Centella	á vapor	55	Se izó al varadero para limpieza de máquinas y casco
»	Octubre... 17	La Argentina	á mano	7	» » » » » »
»	Nov'bre... 1	»	»	7	Se botó al agua quedando lista para el servicio
»	» ... 6	Alerta	»	55	» » para salir á viaje
»	» ... 14	Nº 4	á vapor	10	» » » »
»	» ... 16	Nº 5	»	10	Se izó al varadero para reparacion de máquinas y pintar el casco
»	» ... 18	Nº 8	»	10	» » » rascar y pintar el casco
»	» ... 18	La Argentina	»	7	» » » arreglar sus máquinas y pintar el casco
»	» ... 19	»	»	7	Se botó al agua quedando lista para el servicio
»	» ... 22	Slaviana	á mano	10	Se izó al varadero para limpieza de fondos y máquinas
»	Dic'bre ... 7	»	»	10	Se botó al agua quedando lista para el servicio
»	» ... 22	L'cha del Brown	»	5	Se izó al varadero para arreglar sus máquinas y pintado del casco
1893	Enero ... 27	»	»	5	Se botó al agua quedando lista para el servicio
»	» ... 31	Nº 2	»	12	Se izó al varadero para el arreglo general de sus máquinas y casco
				391 tonel.	

Digitized by Google

RELACION DE COMISIONES DESEMPEÑADAS

SALIDAS

Año	Fecha	Nombre de la Torpedera	Horas de salida	Destinos
1892	Abril 28	Nº 2, 6, 8 y 9	6.— a.m.	Evoluciones en Cam
»	Mayo 1	» ..... 6, y 8	7.— p.m.	»
»	» 2	» ... 6, 8 y 9	10.40 a.m.	»
»	» 3	» ... 6, 8 y 9	8.10 »	San Fernando
»	» 3	» 2	11.30 »	» »
»	» 4	» 2	9.— »	» »
»	» 17	» 2	3.— p.m.	Rada exterior
»	» 28	» 2	6.— a.m.	La Plata
»	Junio 9	» ..... 6 y 8	11.45 »	Rio Paraná
»	Julio 14	Jorge y Pinedo	1.— p.m.	Boca del Riachuelo
»	» 15	Nº 2	12.45 m.	Paraná de las Palm
»	» 18	Murature	2.15 p.m.	Dársena
»	S'bre 22	Nº 5	6.45 a.m.	Boca del Riachuel
»	» 23	» 5	5.10 »	» » »
»	» 27	» 5	6.15 »	Canal del Riachue
»	Octubre 1	» 5	2.— p.m.	» »
»	» 4	» 5	7.30 a.m.	» »
»	» 6	» 2	12.15 m.	La Plata
»	» 7	» 5	9.— a.m.	Canal de San Fern
»	» 14	» 5	7.30 »	Canal del Riachu
»	» 21	» 5	7.20 »	Boca
»	» 24	» 5	4.— »	Canal
»	» 29	» 5	7.40 »	»
»	» 31	» 5	8.15 »	»
»	N'bre 10	» 5	6.30 »	Dársena
»	» 11	» 2	12.— m.	Rio Lujan
»	» 13	» 5	6.— a.m.	Dársena
»	D'bre 26	Pinedo	4.35 p.m.	Dique de San Fern
»	» 27	Comodoro Py	6.— a.m.	» »
»	» 29	Jorge	4.25 »	Dársena
1893	Enero 1	Alerta	10.35 »	La Plata
»	» 4	Nº 4	4.30 »	Dársena
»	» 4	» 4	4.15 p.m.	»
»	» 16	» 4	1.— »	Canal de San Fern
»	» 28	Murature	3.30 »	Dique »
»	Febrero 5	Comodoro Py	2.20 »	La Plata
»	» 5	Pinedo	2.20 »	» »
»	» 8	Jorge	11.30 a.m.	» »
»	» 15	Buchardo	6.30 p.m.	Dique de San Fern
»	» 15	Bathurts	6.30 »	» »
»	Marzo 14	King	1.— »	La Plata

Digitized by Google

S TORPEDERAS Y DURACION DE LAS MISMAS

REGRESOS

ño	Fecha	Horas de salidas	OBSERVACIONES
92	Mayo 1	4.30 p.m.	
»	» 2	3.30 a.m.	
»	» 2	5.10 p.m.	
»	» 3	5.30 »	
»	» 3	5.30 »	
»	» 4	5.— »	
»	» 18	11.— a.m.	
»	» 30	11.— »	
»	Junio 9	6.15 p.m.	Lanzamiento de torpedos
»	Agosto ... 28	9.— a.m.	Regresaron de evoluciones
»	Julio 15	4.— p.m.	
»	Agosto ... 22	9.— a.m.	Regresó de evoluciones
»	Setiembre. 23	7.— p.m.	
»	» 28	5.45 a.m.	Regresó por falta de agua
»	» 28	3.45 »	Inspeccion de cascos á pique
»	Octubre .. 1	9.— p.m.	» » »
»	« 4	5.20 »	» » »
»	» 7	2.— »	
»	» 7	10.— a.m.	Para dar remolque al Espora
»	» 15	5.20 »	Para la voladura de cascos
»	» 22	4.— p.m.	» » »
»	» 25	3.35 »	Remolque á un bote del Espora
»	» 29	9.15 »	Para voladura de cascos
»	» 31	10.30 »	» » » »
»	Noviembre 11	10.— a.m.	Remolque á dosbotes de la Argentina
»	» 11	5.30 p.m.	
»	» 14	7.15 a.m.	
93	Enero 12	4.— p.m.	Fué á remolque del Talita
»	» 12	4.— »	» » »
»	» 22	2.35 »	
»	Febrero .. 18	4.30 »	
»	Enero ... 4	4.— »	
»	» 5	8.30 »	
»	» 16	4.— p.m.	Remolcar el Espora
»	Febrero .. 10	3.30 »	A remolque
»			
»			
»			
»	Marzo 1	4.15 p.m.	A remolque
»	» 1	4.15 »	A remolque

Digitized by Google

BALANCEOS

FECHA		Núm. del Torpedo	Torpedera en que fué embarcado	Presión que fué balanceado	OBSERVACIONES
Junio	6	1323	Nº 8	25 atmosfs.	
»	6	1334	»	»	
»	10	1331	»	»	
»	11	1332	»	»	
Julio	7	3715	Jorje	30 atmosfs.	— La «Pinedo» embar torpedos el 18 de Ma 3773, 3793, 3798, co que se hicieron los e cios en Maldonado en de Agosto.
»	7	3783	Murature	»	
»	7	3790	Jorje	»	
»	8	3716	Murature	»	
»	8	3786	»	»	
»	8	3802	Jorje	»	
Noviembre	18	1354	»	25 atmosfs.	— Se alistaron para a cuela Naval sin habe lanzadas.
»	18	1332	»	»	
Enero	27	3777	Espora	30 atmosfs.	
»	»	3790	»	»	— Se entregaron al «Es con sus historiales y de carga.
»	»	3793	»	»	
»	»	3798	»	»	
»	»	3802	»	»	
»	31	3715	Comodoro Py	»	
»	»	3719	Pinedo	»	
»	»	3786	Comodoro Py	»	
»	»	3803	Pinedo	»	
Febrero	7	3716		»	
Marzo	23	3331		25 atmosfs.	
»	»	1344		»	

Digitized by Google

LANZAMIENTOS

FECHA	Núm. del Torpedo	Sitio en que fue lanzado	Torpedera que lo lanzo	OBSERVACIONES
mio 9	3344	Rio-Lujan	Nº 8	— Direccion buena, á 300 m. desvió 10 m. á la izquierda por mala punteria; profundidad muy buena. Se lanzó con 50 atmosfs. quedando con 20 atmósferas despues del lanzamiento.
» 9	3323	»	Nº 8	— Direccion muy buena á 350 m. desvió 8 m. á la izquierda. Profundidad muy buena. Se lanzó con 50 atmosfs., quedando con 10 despues del lanzamiento.
» 11	1331	»	Nº 8	— Se lanzó dos veces, habiendo efectuado muy buenos tiros. Direccion y profundidad muy buena, con 50 atmósferas. Caminó 300 m. habiendo dejado 20 atmósferas de residuo.
» »	1322	»	Nº 8	
to 9	3716	Maldonado	Murature	— Fueron todos cargados á 50 atmósferas y lanzados á 400 metros, habiendo obtenido muy buenos resultados. En los dias 11, 13 y 15, fueron lanzados nuevamente en iguales condiciones que los anteriores.
	3783	»	»	
	3715	»	Jorje	
	3790	»	»	
	3773	»	Pinedo	
	3793	»	»	
	3719	Rio-Santiago	»	— Ambos torpedos dieron en el blanco á 400 metros.
	3803	»	»	

Digitized by Google

DESMONTAJE

MES		Núm. del torpedo	CAUSA POR LA CUAL FUÉ DESMONTADOS
Mayo ...	4	1.326	Se desarmó para instruccion de los cadetes de la
» ...	23	1.324	» » y arregló.....
» ...	24	1.324	» » para revisar el aparato hidrostático...
» ...	30	1.331	» » para el ajustaje de las aletas laterales.
» ...	31	1.331	» » » » » » » .
Junio ...	1	1.331	» » » » » » » .
» ...	2	1.331	» » » » » » » .
» ...	4	1.331	» » » » » » » .
» ...	7	1.323	» » » arreglar el tuvo de comunicacion...
» ...	11	1.323	» » » limpiarlo.....
» ...	13	1.331	» » » arreglar la válvula de carga.....
» ...	17	3.712	» » » arreglar el aparato hidrostático.....
» ...	21	3.712	» » » arreglar la popa y la válvula de ad
» ...	22	1.322	» » » limpiarlo.....
Julio ...	1	1.344	» » » » .....
» ...	14	1.321	» » » ajustar las aletas laterales.....
» ...	21	1.321	» » » » » » .....
» ...	26	3.712	» » » revisar la máquina.....
» ...	29	3.797	» » » ajustar la válvula de admision.....
Agosto..	2	3.788	» » » » » » » .....
» ...	4	3.801	» » » » » » » .....
Set'bre..	2	3.790	» » » limpiarlo y revisarlo.....
» ...	10	3.773	» » » » » .....
» ...	16	3.716	» » » limpiarlo y arreglar las aboyaduras partamento de carga y arreglar la máquina, la averió en los ejercicios de Maldonado.....
» ...	24	3.798	Se desarmó para limpiarlo y revisarlo.....
» ...	30	3.783	» » » » .....
Octubre.	5	3.802	» » » » .....
» ...	10	3.786	» » » » .....
» ...	20	3.804	» » » » .....
» ...	21	3.805	» armó para limpiarlo.....
» ...	27	3.803	» » » .....
Nov'bre.	3	3.715	» » » .....
» ...	5	3.793	» » » .....
» ...	17	3.773	» » soldar el manparo del depósito de air
Dic'bre..	1	1.326	» » arreglarlo despues de servir á los de la E. N.....
» ...	23	3.714	Se armó para limpiarlo.....
» ...	26	3.777	» » » y arreglarlo.....
			1893
Enero...	4	1.321	Se desarmó para ajustarle la válvula de conserva
Marzo...	13	3.776	» » arreglar el servo-motor.....
» ...	28	3.780	» » » el hidrostático y el serv

Digitized by Google

MONTAJE

...es		Núm. del torpedo	OBSERVACIONES
...	9	1.326	
...	30	1.324	Se armó por no podérsele ajustar las aletas laterales, á causa de no tener lastre movible.
...	9	1.331	Se armó para los ejercicios.
...	9	1.323	» » » »
...	14	1.331	» » quedando listo para lanzar.
...	21	1.323	» » » » »
...	28	3.712	» » » arregladas las averias.
...	30	1.322	» » para los ejercicios.
...	11	1.344	» » despues de haber arreglado el eje de la máquina y se le hizo el tope del péndulo que estaba roto.
...	21	1.321	Se armó para ejercicios.
...	29	3.712	» » »
o..	1	3.797	» » »
...	5	3.801	» » »
...	6	3.788	» » despues de haber hecho una válvula de admision.
e..	9	3.790	Se armó para ejercicios.
...	15	3.773	» » »
...	22	3.716	» » provisionalmente por no estar listas las piezas de máquina.
...	29	3.798	Se armó para ejercicios.
re.	5	3.783	» » »
...	10	3.802	» » »
...	19	3.786	» » »
...	24	3.804	» » »
...	26	3.805	» » »
re.	2	3.803	» » »
...	4	3.715	» » »
...	9	3.793	» » »
...	30	3.773	» » despues de haber arreglado el depósito de aire que perdia.
e..	24	3.914	Se armó para ejercicios.
			1893
..	10	1.321	Se armó despues de haber ajustado la válvula y el tubo de conservacion y hecho un gatillo nuevo.
..	11	3.777	Se armó despues de haber cambiado el piston del servo-motor.
o.	7	3.716	Se armó despues de haber compuesto la máquina y los cojinetes.
..	16	1.326	Se armó para ejercicios.
..	15	3.776	» » »
..	30	3.780	» » »

Digitized by Google

Digitized by Google

REPARACIONES

	CLASE DE LAS REPARACIONES
	Se arreglaron las averias del torpedo nº 3712, quedando en buen funcionamiento.
	Se arrégló el eje de la màquina del torpedo nº 1344 y se le hizo un tope de péndulo nuevo que se halló roto.
	Se hizo una vàlvula de distribucion para el torpedo nº 3788.
	Se arregló el soporte y las aboyaduras del torpedo nº 3773 proveniente de los lanzamientos efectuados en Maldonado.
8	Se arreglaron las aboyaduras de los torpedos nºs 3716 y 3719.
28	Se hizo un pistoncito nuevo para el servo-motor del torpedo nº 3777, que estaba roto.
23	Se hacen cojinetes de cigüeñal para el torpedo nº 3716 que se rompieron en los últimos lanzamientos en Maldonado.
27	Se trabajó con los cojinetes y se arreglaron los cilindros del mismo torpedo (3716).
28	Se arreglaron las aboyaduras del torpedo nº 3788.

Digitized by Google

PLANIL

De las Altas, Bajas y Desertores habidos desd

AÑOS	MESES	ALTAS														
		Gefe	2º Gefe	Oficiales	Comisario	Maquinistas	Guarda-máquinas	Buzo	Condestable de 1ª	Herrero de 1ª	Mayordomo	Cocinero de 1ª	Cocinero de 2ª	Foguistas de 1ª	Foguistas de 2ª	[illegible]
1892	Mayo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	2
»	Junio.....	—	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	10
»	Julio.....	—	—	1	—	1	—	—	1	—	1	—	1	—	—	[illegible]
»	Agosto....	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	[illegible]
»	Setiembre.	—	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	1	1	2
»	Octubre...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	[illegible]
»	Noviembre.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
»	Diciembre.	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
1893	Enero.....	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	[illegible]
»	Febrero...	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
»	Marzo.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
	Suma..	2	1	6	1	5	5	1	1	1	3	1	2	5	2	[illegible]

AÑOS	MESES
1892	Mayo.....
»	Junio.....
»	Julio.....
»	Agosto.....
»	Setiembre.....
»	Octubre.....
»	Noviembre.....
»	Diciembre.....
1893	Enero.....
»	Febrero.....
»	Marzo.....
	Suma....

Digitized by Google

MOSTRATIVA

le Mayo de 1892, hasta el 1º de Abril de 1893.

				BAJAS																
Marineros de 2ª	*Aprendices*	*Cabo Cornetas*	TOTAL	*Cabo*	*Maquinistas*	*Guarda-maquinas*	*Bazo*	*Contramaestre*	*Herrero de 1ª*	*Mayordomo*	*Cocinero de 1ª*	*Cocinero de 2ª*	*Cabos Torpedistas*	*Fogonistas de 1ª*	*Fogonistas de 2ª*	*Maestro de Armas*	*Barberos de 1ª*	*Barberos de 2ª*	*Aprendices*	TOTAL
1	—	1	11	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	3
4	—	—	21	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2
3	—	—	29	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	2	—	5
2	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
1	1	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	—	—	2	—	7
3	4	—	21	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	1	6
6	2	—	12	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	7
13	10	1	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	2	1	6
—	2	1	11	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	1	2	6
—	1	1	8	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	1	6
—	5	—	7	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	3	5
33	23	4	197	1	1	3	2	1	1	2	1	1	3	3	8	2	7	11	8	55

DESERTORES

Fogonistas de 1ª	*Fogonistas de 2ª*	*Marineros de 1ª*	*Marineros de 2ª*	*Aprendices*	*Cabos tambores*	*Cabos cornetas*	TOTAL
—	3	8	3	—	—	—	15
—	4	5	1	—	—	1	12
—	4	—	—	—	—	—	4
—	1	2	2	—	—	—	5
—	4	7	2	—	—	—	13
—	2	3	—	1	—	—	6
1	4	1	1	—	—	—	7
—	2	2	2	2	1	1	11
—	1	9	1	—	—	—	11
—	2	2	—	—	—	—	4
—	1	12	3	—	1	—	17
1	28	51	15	3	2	2	105

Digitized by Google

CUADRO DEMOSTRATIVO

De los balanceos en los ejercicios efectuados por la estacion C. de Torpedos

BALANCEO DEL TORPEDO N. 37[illegible] DE 5 MTS.

POSICION	Piston adelante	Piston atras	Inmovilizacion	Regulador	Fijacion	Presion	Distancia
Horizontal.....	— 6	— 7	— 2	4	7 [illegible]	[illegible]	4[illegible]
Punta arriba...	— 15	— 34					
Punta abajo...	— 13	— 13					

BALANCEO DEL TORPEDO N. [illegible] DE [illegible] MTS.

POSICION	Piston adelante	Piston atras	Inmovilizacion	Regulador	Fijacion	Presion	Distancia
Horizontal.....	— 2	2	— 2	4	4 [illegible]	[illegible]	4[illegible]
Punta arriba...	— 5	— 4.5					
Punta abajo...	— 4.5	— 4.5					

BALANCEO DEL TORPEDO N. [illegible]

POSICION	Piston adelante	Piston atras	Inmovilizacion	Regulador	Fijacion	Presion	Distancia
Horizontal.....	— 10	— 8	— 2.5	18	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Punta arriba...		[illegible]					
Punta abajo...	70 [illegible]						

Digitized by Google

PASES

Con fecha 14 de Mayo pasó en comision el caza-torpedero «Rosales» el alferes de navio don Jorge Goulin.

Con fecha 16 del mismo pasó el caza-torpedero «Espora», el 2º maquinista don Martin Barbará.

Con fecha 22 de Junio pasaron á Europa el guarda-máquina Fortunato Piñera y Benjamin Roco, marineros de 1ª José Coronetti, Saturnino Saavedra, José Malaspina y marinero de 2ª Juan Villermain.

Con fecha 5 de de Julio pasó al acorazado «Almirante Brown» el alferez de fragata don Virgilio M. Vera.

Con fecha 14 pasó á Europa el alferes de navio don Bernabé Meroño, y con fecha 19 del mismo pasó al acorazado «Almirante Brown» el alferez de navio don Leopoldo Gard.

Con fecha 12 de Setiembre pasó á Europa el alferez de navio don Cárlos Montaña.

Con fecha 14 pasó al caza-torpedero «Espora» el gefe interino teniente de navio don Guillermo Scott y con la misma fecha pasó de 2º gefe á gefe el teniente de fragata don Julio M. Hictce.

Con fecha 15 pasó á las oficinas del Estado Mayor Grᵃˡ. el comisario don Francisco Boschetti y con fecha 17 del mismo pasó á revistar por la lista general el teniente de navio don Felix Dufourq.

Con fecha 4 de Octubre pasó á prestar sus servicios al crucero «Patagonia» el 3ᵉʳ maquinista don Angel Navarro.

Con fecha 19 de Diciembre pasó á revistar por las listas del apostadero de La Plata por resolucion superior el guarda-máquina Tomás Camps.

Con fecha 11 de Febrero pasaron al apostadero de La Plata el 1ᵉʳ maquinista don Manuel Picasso, maquinista de 3ª don Marcelino Vilavoy, D. Cayetano

Digitized by Google

y guarda-máquina
Europa con objeto de
crucero 9 de julio
Guiñazú y D. Ber-
Juan Fernández
Europa para forma-
Independencia
del acorazado
de fragata D. Ge-
D. Vicente Oli-

Digitized by Google

RELACIÓN DE LAS NOTAS Y EXPEDIENTES

Remitidos desde el 1º de Mayo 1892 hasta 1º Abril 1893

Años	MESES	Estado Mayor Gral. de Marina	Dirección Gral. de Torpedos	Comisario Gral. de Marina	Varios	Buques	Expedientes	TOTAL
1892	Mayo	—	8	—	1	2	1	12
»	Junio	—	14	—	1	2	—	17
»	Julio	—	18	—	1	1	1	21
»	Agosto	6	3	1	2	6	—	18
»	Setiembre	—	5	1	5	—	—	11
»	Octubre	—	22	—	5	2	—	29
»	Noviembre	—	20	—	3	—	—	23
»	Diciembre	—	19	—	6	—	1	26
1893	Enero	1	9	—	1	—	1	12
»	Febrero	—	13	—	4	2	1	20
»	Marzo	—	22	—	4	—	—	26
	Suma parcial...	7	135	2	33	15	5	215

RELACIÓN DE LAS NOTAS Y EXPEDIENTES

Recibidas desde el 19 de Marzo 1892 hasta 19 Abril 1893

Años	MESES	Estado Mayor Gral. de Marina	Dirección Gral. de Torpedos	Comisario Gral. de Marina	Varios	Buques	Expedientes	TOTAL
1892	Mayo	3	22	1	2	3	—	31
»	Junio	—	15	—	—	—	—	15
»	Julio	—	26	2	—	—	—	28
»	Agosto	2	21	—	3	—	1	27
»	Setiembre	1	33	—	1	—	—	35
»	Octubre	1	31	—	2	—	—	34
»	Noviembre	1	36	1	1	—	—	39
»	Diciembre	—	33	1	2	—	1	37
1893	Enero	3	48	4	3	—	—	58
»	Febrero	—	33	2	1	2	—	38
»	Marzo	10	23	—	1	—	—	34
	Suma parcial...	21	321	11	16	5	2	376

Digitized by Google

Morbosidad en la Estación C. de Torpedos año 1892-93

ENFERMEDAD	MESES												Cuadros	En tratamiento	Al Hospital	Fallecidos	TOTAL
	1892									1893							
	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo					
Angina	1	1	1	1	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Artritis	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	2
Asma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
Blenorragia	2	2	2	3	1	3	1	1	1	2	3	1	21	1	—	—	22
Bronquitis aguda	—	—	—	—	1	—	1	1	5	1	7	—	16	—	—	—	16
Bubon	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	2
Ciatica	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1
Conjuntivitis catarral	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Contusión	—	1	1	1	—	1	1	—	—	1	4	2	12	—	—	—	12
Chancro venereo	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Disenteria	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Dispepsia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1
Eczema	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	3	—	—	—	3
Enteristis	—	—	1	—	—	—	2	1	1	1	1	1	8	—	—	—	8
Enterocolitis	1	9	—	—	2	—	—	—	—	1	1	—	14	—	—	—	14
Epilepsia	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Estomatitis	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Fiebre gástrica	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	1	—	—	4

Digitized by Google

Gastroenteritis	1	—	—	—	—	—	5	4	—	1	—	—	5	—	—	—	5
Hemorroides	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1
Heridas contusas	1	2	2	1	—	1	—	—	—	3	1	3	13	1	—	—	14
id. por arma blanca	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	2
Influenza	—	5	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8
Laringitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1
Neuralgia	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	2
Orquitis blenorragica	—	—	1	1	1	2	1	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
id. traumatica	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Palpitaciones nerviosas	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Periostitis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1
Reumatismo artid°. agudo	—	—	—	1	1	—	—	—	—	2	1	1	6	—	—	—	6
Id. id. cronica	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Id. muscular agudo	1	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	5	—	—	—	5
Sarna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	—	2
Senectud	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Sifilis	1	1	—	1	2	1	1	—	—	—	1	—	7	—	—	1	8
Ulceras (pierna)	—	—	1	—	2	—	—	—	—	1	—	1	5	—	—	—	5
Varices	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2	—	—	—	2
Vegetaciones	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	2	—	—	—	2
Suma....	13	23	14	15	15	12	13	16	9	19	29	19	188	6	2	2	198

Rio Lujan, 31 de Marzo de 1893.

FRANCISCO PACINI

Digitized by Google

Morbosidad en la Estación C. de Torpedos año 1892-93

MESES	1893			Cuadros	Acantonamiento	Al Hospital	Fallecidos	TOTAL

ANEXOS

Digitized by Google

Digitized by Google

ANEXO I.

CRUCERO «9 DE JULIO»

INFORME

DEL CAPITAN DE NAVIO DON MARTIN RIVADAVIA SOBRE LA CONSTRUCCION, INSPECCION Y APROVISIONAMIENTO DEL CRUCERO «9 DE JULIO»

AÑO 1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Julio 12 de 1893.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina Dr. D. Aristóbulo del Valle.

Tengo el honor de elevar á V. E. el informe que pasa el señor Comandante del Crucero «9 de Julio», Capitan de Navío don Martin Rivadavia, sobre la inspeccion que tuvo á su cargo como Comandante, y por decreto especial espedido por la superioridad antes de su partida para Europa.

Este Estado Mayor General al recomendar á la consideracion de V. E. la actividad y celo desplegado por el Capitan de Navio Rivadavia en el desempeño de su comision; hace presente á V. E. que se han dado las órdenes del caso á fin de que una comision técnica y administrativa proceda á recibirse del Crucero en representacion de ésta reparticion.

Dios Guarde á V. E.

D. DE SOLIER:

Digitized by Google

Digitized by Google

MINISTERIO DE MARINA

Julio 21 de 1893.

Visto el informe espedido por el Capitan de Navio D. Martin Rivadavia, dando cuenta de haber cumplido las órdenes que se le impartieron sobre construccion, inspeccion y aprovisionamiento del Crucero «9 de Julio»: manifiéstasele á dicho Gefe, que el Gobierno aprueba sus actos y dénsele las gracias por el celo y actividad con que ha procedido.—Comuníquese al Estado Mayor General de Marina á sus efectos, publíquese y archívese.

SAENZ-PENA

A. DEL VALLE

Digitized by Google

Digitized by Google

Rada Exterior, Julio 29 de 1893.

Al Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina Comodoro D. Rafael Blanco

Cumplo con el deber de informar á V. S. á cerca de la construccion del crucero «9 de Julio», en la parte por mi inspeccionada, aprovisionamiento general y conduccion á este puerto; para lo que fuí comisionado por decreto del Superior Gobierno con fecha 5 de Julio del año anterior y que por razones previstas, que apuntaré, pudo darse recien comienzo á su cumplimiento á fines de Noviembre. Dicho decreto se expidió al partir de aquí la Escuadra que á las órdenes Señor Contra Almirante Daniel de Solier debia representar al pais en los festejos conmemorativos del descubrimiento de América, en España é Italia, y de la cual formaba parte el crucero «25 de Mayo», entonces á mis órdenes, por lo que se disponia que al terminar la mision encomendada, debia el que suscribe cesar en el mando de este buque y pasar á Inglaterra á tomar cargo del crucero «9 de Julio», llevando á cuatro de los oficiales de aquel, el Teniente de Navio Onofre Betbeder, Alferes de Navio Diego C. Garcia, Ismael Galindez y Exequiel Guttero, como personal auxiliar.

A mediados de Octubre, habiendo entrado por segunda vez al puerto de Cádiz de regreso de Toulon y Génova, quedó recien terminada la representacion de nuestros buques y en oportunidad, por lo tanto de cumplir el decreto mencionado.

Teniendo informes de que la construccion del Cru-

Digitized by Google

cero «9 de Julio» se hallaba casi al terminar, siendo por consiguiente de urgencia ya, dar principio á los preparativos de su aprovisionamiento general: convine con el Señor Contra Almirante Solier en la necesidad de aumentar el personal auxiliar con los Alferes de Fragata Enrique Moreno y Daniel de Solier, Gefe de Máquinas Guillermo Lauder, Segundo Maquinista Emilio Olivera, un Contramaestre, un Condestable, un Armero, un Cabo Torpedista y un Cabo de Cañon; todos de la dotacion del Crucero «25 de Mayo». Aprovechando el viaje del «Brown» á Inglaterra, el Señor Contra Almirante dispuso se diera pasage en él al personal destinado al «9 de Julio», á excepcion del que suscribe y del Teniente de Navio Betbeder; y habiendo embarcado al señor Contra Almirante Solier, volvimos á Italia para hacer en Spezia la recorrida de los fondos del Crucero, y una vez entrado en uno de los diques de carena, del Gobierno, y reconocido el estado del casco, hecha la limpieza y principiada la pintura, pasé parte por oficio al señor Contra Almirante y fui autorizado para hacer entrega del buque al Segundo Comandante, Teniente de Navio Lorenzo Irigaray; efectuado lo cual emprendí viaje á Inglaterra acompañado del Teniente de Navio Betbeder, quien por órden del señor Contra Almirante Solier fué nombrado Segundo Comandante interino del Crucero «9 de Julio».

Al llegar á Lóndres me presenté al señor Ministro Argentino, el cual se sirvió darme una carta introduccion para los constructores del buque; de allí pasé á Birkenhead, y me puse á las órdenes del señor Presidente de la Comision Naval, Comodoro D. Enrique G. Howard, quien me dió otra nota introduccion; dirigiéndome finalmente á Newcastle en Tyne, donde se construia el Crucero «9 de Julio», y fuí reconocido como su Comandante el dia 24 de Noviembre, manifestándome, en esta ocasion, el señor Director de la casa Armstrong, que si bien los trabajos efectuados se hallaban aprobados por la Comi-

Digitized by Google

sion Naval y todo conforme al contrato, tenia la mejor disposicion para satisfacer mis pedidos de lo que entendiese por mejora en los detalles del buque fuera compatible con los intereses de la casa.

Inmediatamente procedí á distribuir la inspeccion entre el personal á mis órdenes, aumentado además con el Teniente de Fragata Enrique Thorne y posteriormente con el Teniente de Fragate José Quiroga enviados desde Buenos Aires, repartiendo los cargos como es de práctica, y para la atencion general y permanente, se estableció un servicio de guardia durante las horas de trabajo, desempeñado por un oficial, un maquinista y parte de la maestranza, con cargo de llevar cuenta detallada del progreso de la construccion y vigilar que los trabajos fueran debidamente hechos y con el mejor material, teniendo atribucion para sugerirme los arreglos y modificaciones de detalles que consideraran convenientes, para ser propuestos á la casa constructora siempre que fueran realmente apropiados.

Pero el derecho de observar y peticionar érame esclusivo, ejerciéndolo por nota ó personalmente en los casos que revestian mayor importancia y en la generalidad por intermedio de mi segundo.

Al hacerme cargo del buque, sus diferentes secciones hallábanse en el periodo de terminacion, siendo fácil juzgar á primera vista el resultado final y procurar con tiempo las alteraciones que nos aconsejaba la esperiencia recogida en el Crucero «25 de Mayo», para efectuar las cuales; la casa constructora se mostraba favorablemente dispuesta. Pero gran parte de mi plan de reforma se hallaba ya ejecutado, porque al comprarse el buque recibí órden de confeccionar una memoria sobre los cambios y agregados que se podian hacer en los planos del «25 de Mayo» para aplicarlos al «9 de Julio», la cual presentada á los constructores fué aceptada, é incluidos los agregados en el precio del buque; quedando, sin embargo, algunas modificaciones de importancia sin lle-

Digitized by Google

varse á cabo, á causa de su elevado costo ó estado de adelanto de las obras, tal como el forro de madera y cobre del casco.

Por otra parte, el señor Ministro en Lóndres y la Comision Naval habian obtenido de la casa constructora el compromiso de que los extras que cobró en la construccion del «25 de Mayo» no lo fueran para el «9 de Julio», promesa que el Departamento de Construccion Naval y Aprovisionamiento cumplió ampliamente, pero que el de Artilleria, Torpedos y Eléctricidad dejó de acatar en la provision de pólvora y cápsulas metálicas para salvas, y algunos artículos de electricidad, arguyendo que el compromiso se refería únicamente á instalaciones fijas.

Siguiendo el plan trazado, el personal á mis órdenes se ocupó con verdadero empeño en la vigilancia de las obras finales, experimentacion de lo que se terminaba y confección de los pedidos para el aprovisionamiento general, su traduccion al idioma y sistema inglés, trámites administrativos y comerciales de presupuestos y compras, eleccion y recibo á bordo de todos los artículos; constituyendo todo un largo y asíduo trabajo, con gran escasez de tiempo que hizo necesaria la atencion constante de todos los oficiales, haciendo imposible las licencias para salir de Newcastle, sin la excepcion de un solo caso. De modo que si bien no ha tenido nada de recreativa su permanencia en Inglaterra, en cambio ha sido de gran provecho por haber tenido la oportunidad de conocer prácticamente numerosos detalles de importancia que no se aprecian en el servicio ordinario á bordo de un buque completo, motivo tambien de valorizar la actividad y labor necesario para armar y proveer convenientemente un buque de guerra moderno, y hasta de conocer la verdadera naturaleza y costo de los artículos con que se le dota; adquiriendo asi mayor empeño en el cuidado y conservacion de los valiosos intereses que durante el ejercicio de su profesion, el pais pone en sus manos.

Digitized by Google

En la compra de la provision general hice intervenir á los oficiales de cargo y maquinistas, y para la responsabilidad legal formé Consejo de Administracion con el segundo comandante y dos de los oficiales caracterizados, cuyas decisiones nunca tuve motivo de observar. El procedimiento generalmente seguido consistia en remitir los pedidos en inglés para presupuestar á una casa de importancia de Londres, á otra de Liverpool y á otra de Newcastle, y en algunos casos á mayor número en esta última; el presupuesto debia hacerse por artículos de primera calidad y á entregar á bordo del crucero; y para mayor garantia respecto á la propia clase y calidad sobre que debian ofrecer precios, comisioné á dos oficiales para dar personalmente todas las esplicaciones necesarias. Una vez recibidos los presupuestos, el Consejo de Administracion con asistencia de los oficiales de cargo los estudiaba, se formaba un espediente por separado conteniendo el pedido en español é inglés, los presupuestos presentados y el informe del Consejo de Administracion con las firmas de sus miembros, lo cual visado por mí, era elevado al señor Presidente de la Comision Naval para su resolucion, quién en ningun caso dejó de aprobar y de autorizar para que se encargara la provision á la casa recomendada por su mas bajo precio ó mejor calidad de artículos, segun las muestras presentadas.

La ropa de tripulacion, servicio de mesa de gefe y oficiales y algunos otros objetos de confeccion, fué preciso por falta de tiempo ordenarlos á las casas que poseian los modelos por haber provisto la mayoria de nuestros buques y satisfactoriamente siempre.

La recepcion á bordo se hizo con la mayor estrictés, rechazando para ser cambiado lo que no se consideraba de primera calidad; de modo que en todo sentido la valiosa suma destinada á la provision del buque resultará empleada con la debida discrecion y rectitud.

Digitized by Google

[illegible] *Libro Historial de á bordo* estableciendo para mayor entendimiento una ligera comparacion con el crucero *25 de Mayo.*

CASCO Y DOTACION FIJA

La estructura general del casco se encontraba terminada, faltando solo una parte de los revestimientos y todo el arreglo para la estira y colocacion de las piezas y artículos de dotacion fija, pasage y conneccion de las diversas articulaciones interiores; todo lo cual requeria un conocimiento práctico para evitar posibles inconvenientes en el uso y funcionamiento; y nuestra experiencia del crucero *25 de Mayo* fuénos de gran utilidad á este respecto.

En la dotacion del casco se logró tambien una gran mejoria sobre el contenido en el contrato, siendo la de mayor importancia en las cocinas y ranchos de tripulacion, alojamiento de maestranza, amarras del buque y embarcaciones menores; en estas últimas se cambiaron dos, se hizo una mas y se dotó al casco de otros dos pares de pescantes para botes; los alojamientos y cámaras de gefe y oficiales fueron tambien amueblados mas costosamente de lo propuesto. Fuera de esto, nuestra constante solicitud de pequeños agregados y cambios de detalles fué siempre favorablemente atendida por los constructores, sin que haya sido necesario pagar un solo extra, lo que constituye un hecho extraordinario, digno por lo tanto de tenerse en cuenta y que prueba ademas

Digitized by Google

la muy buena disposicion hacia nosotros de los señores ingenieros Watt y Black primero y segundo gefe del departamento de Construccion Naval y Aprovisionamiento.

Durante el viage efectuado, ha habido oportunidad de verificar la conveniencia de algunas de las modificaciones á los planos del *25 de Mayo* para la construccion del *9 de Julio* para caso de verdadero mal tiempo, tal es, por ejemplo, la cubierta de acero de las lumbreras y escotillas, los ventiladores de las carboneras, la forma de las batayolas y los refuerzos de las topas de escobenes y portas de los cañones, y finalmente el puente corrido del castillo al palo mayor, cuyos servicios de noche ó cuando el buque rola, son de verdadera importancia, siendo además, por diversos motivos de gran utilidad en todo tiempo, en la mar como en puerto. Si bien las líneas del casco en nuestros dos cruceros gemelos son en general semejantes, en el nuevo se observa mejor continuidad en la superficie de la obra viva y un pequeño exeso de manga en la seccion comprendida entre la línea de agua y la parte alta del casco, que es una ligera adopcion de las líneas características de la construccion francesa. Y habiendo revelado el *9 de Julio* superiores condiciones marineras al *25 de Mayo* esto podrá tener una parte de influencia, pero debe atribuirse principalmente á la diferencia, de puntal, eslora, manga y correspondiente exceso de desplazamiento del primero, sobre el segundo por una parte, y por otra, á la mayor elevacion de los reductos de los cañones de amura y de aleta sobre la línea de flotacion, por evitar en gran parte el choque de la ola en ellos, siendo no obstante por otras compensaciones, menor la cantidad de pesos altos relativamente á la seccion sumergida, en el nuevo buque

Como resúmen puede garantirse que el casco es del mejor material, superior mano de obra y con la solidéz debida, y respecto á los artículos de dota-

Digitized by Google

cion fija provistos en su mayoria por la casa constructora y completado por compra directa, puede asegurarse que el crucero « 9 de Julio » es un buque dotado como el mejor en su tipo de cualquier marina.

MÁQUINAS

Hallábanse montadas las máquinas principales, calderas y cañerias y tambien las auxiliares con excepcion de los motores de los dinamos y ascensor á vapor de los cañones de proa de 15cts pero en todas sus secciones faltaban numerosos trabajos complementarios.

Desde luego observé que habian sido tomadas en cuenta las siguientes indicaciones hechas en mi nota á la superioridad al adquirirse el buque, relativas á su máquina sobre los planos del « 25 de Mayo ».

1º Perforar la cubierta protectora para facilitar el exámen del interior de los cilindros.
2º Proveer cojinetes principales para el eje cigüeñal.
3º Colocar grifos en los fondos de los condensadores para desagotarlos.
4º Colocar telégrafos de repeticion entre el puente de mando y las máquinas.
5º Hacer todas las válvulas de comunicacion de vapor y descarga, con las barras independientes.
6º Proveer indicadores Richard.
7º Acolar el pozo de alimentacion del costado del buque.
8º Colocar los caños de escape á la misma altura que las chimeneas.
9º Construir un departamento con baño y taquillas de ropa para los foguistas.
10 Aumentar los tornillos en las bridas de los caños de vapor.

Digitized by Google

11 Mejorar la ventilacion de pañoles y compartimentos estancos inmediatos á las máquinas y calderas.

Pedia tambien que la caldera auxiliar fuese de mayor capacidad que la del « 25 de Mayo, » y la Comision Naval teniendo esto en cuenta y además que el buque llevaba ocho calderas de tamaño reducido, dispuso entónces suprimir la caldera auxiliar y arreglar para que una de las cuatro del centro pudiera servir su puesto para luz eléctrica, guinche, cabrestante y bombas,

Fuera de esto, varias otras modificaciones y agregados fueron hechos sin costo, á pedido del Gefe de Máquinas á mis órdenes, durante la inspeccion.

Para mayor garantia contra accidentes y teniendo en cuenta la alta presion á que deben trabajar las calderas usando tirage forzado, propuso ultimamente la casa constructora defender la union de los tubos á las planchas, contra la accion destructora de las llamas y corrientes de aire de baja temperatura, por medio de *ferulas* de acero movibles, cuyo uso ha sido aceptado en la marina inglesa y principia á generalizarse; apreciando por nuestra parte las ventajas reales que la adopcion importa, se resolvió aceptarla no obstante la pequeña obstruccion al pasage de los gases y el aumento de dificultad para la limpieza de los tubos que necesariamente se causa.

A principios de Enero se verificaron las pruebas de presion hidraúlica, sometiendo las calderas, cañerias y cilindros á un setenta por ciento de exceso mas ó menos sobre la presion máxima de vapor en servicio, y á mediados del mismo mes se levantó vapor por vez primera y se hicieron funcionar las máquinas á tres cuartos de fuerza manteniendo el buque sugeto por medio de cadenas á la costa y muértos del astillero.

Hallándose todo listo para las pruebas de artilleria y máquinas, fué colocado el 21 de Enero el buque en dique seco para hacer la limpieza de su fondo y

Digitized by Google

pintarlo de nuevo, siendo puesto á flote el 24 con vapor levantado en sus ocho calderas, saliendo el mismo dia al Estuario del Tyne para verificar al mismo tiempo que las pruebas oficiales de artilleria, las preliminares de velocidad. Habiendo funcionado las máquinas sin inconveniente alguno á su máxima fuerza con tirage natural, se hizo un ensayo con tirage forzado alcanzándose en varias corridas sobre la milla medida y con algunas libras de vapor menos que la presion máxima, la velocidad de 22.74 nudos que es la de contrato, habiendo desarrollado una fuerza de 14,500 caballos.

El dia 27 salió nuevamente el buque al mar para hacer las pruebas definitivas de camino, y en vista del resultado obtenido en las preliminares resolvimos con el Presidente de la Comision Naval aceptar como prueba oficial de velocidad máxima la alcansada en el ensayo anterior, no debiendo por consiguiente hacer trabajar mas las máquinas y calderas con tirage forzado, á pesar del gran empeño de los constructores que con la presion máxima de vapor esperaban desarrollar una fuerza de 15,000 caballos y obtener 23 nudos; de modo que la prueba fué solo de resistencia haciendo navegar el buque durante seis horas consecutivas, con tirage natural obteniéndose una media de 219 nudos por hora. Durante esta ruda experiencia las máquinas y calderas funcionaron corrientemente sin accidente alguno, siendo todo fiscalizado por los oficiales y maquinistas á mis órdenes y los aprendices Argentinos que se instruyen en la casa de Armstrong.

En vista del resultado altamente satisfactorio obtenido en las pruebas, y prévio un prolijo reconocimiento de las máquinas y calderas, fueron estas aceptadas y asi mismo el buque por lo que respectaba á su velocidad. Durante el viage de Newcastle á New-York, hecho con muy mal tiempo y de este á Buenos Aires, las máquinas funcionaron siempre bien, y el trayecto de Bahia á Rio Janeiro fué re-

Digitized by Google

corrido como ensayo á razon de 18, 19 y 21 nudos por hora con una media de 19.3 nudos, siendo la máxima fuerza desarrollada de 10,000 caballos; esta prueba se hizo teniendo el buque su máxima de carga, por haber llenado á propósito en Bahia las carboneras y tanques de agua dulce de reserva para las calderas, y habiendo tenido durante una cuarta parte del trayecto, viento fresco y mar alta de proa.

ARTILLERIA

El barco estaba listo para recibir las piezas de grueso calibre con sus plataformas y soportes listos y distribuidos con arreglo á los planos, faltando solo las pruebas de poligono y montage á bordo de las 4 piezas de 15cts, 8 de 12cts, 12 de 47m/m y 12 de 37m/m que forma su poderoso armamento de cañones de tiro rápido en total.

Desde el primer momento se notó que la construccion de los reductos de las amuras y aletas constituia una mejora de gran importancia sobre el «25 de Mayo», habiéndose tratado de evitar que en mal tiempo la ola alcance y rompa en ellos continuamente, lo cual en gran parte se ha conseguido pues á pesar de ser relativamente grandes los que soportan las piezas de 15 c/m de las amuras, las plataformas de estos asi como las de 12 c/m de las aletas, han sido levantadas dos piés y medio á popa y tres piés á proa sobre la cubierta, lo que hace que el nacimiento del telon en la parte exterior del casco quede de este modo mas elevado que en el «25 de Mayo».

Las santa bárbaras y pañoles hallabanse ya distribuidas y solo faltaba colocar los ascensores de municion.

Durante los dias 29 y 30 de Noviembre y 1º de Diciembre tuvieron lugar en el polígono de Armstrong en Riodale las pruebas de resistencia de los

Digitized by Google

cañones de 15 c/m 12 c/m y 47 m/m dando el mejor resultado deseable.

Cada pieza hizo cinco disparos, el primero con la carga reglamentaria de combate y creciendo proporcionalmente hasta llegar al diez y ocho por ciento de aumento en el último, de modo que las presiones internas ejercidas por pulgada cuadrada crecieron proporcionalmente desde 12 á 21 ½ toneladas. En el libro « Historial » consta en detalle el resultado de estas pruebas que fueron presenciadas por los oficiales á mis órdenes, dándoseles toda la intervencion que solicitaron.

Dos semanas despues tuvieron lugar en los talleres de la casa Armstrong, las pruebas de las piezas de 37m m Hotchkiss, haciendo como las anteriores cinco tiros cada una con igual resultado.

Por contrato solo debia usarse pólvora (Cordita) sin humo en las piezas de 15c m y 12c m pero teniendo en cuenta que el objeto principal á que se destina á bordo la artilleria de pequeño calibre, es el de batir torpederas, las que por su rápida movilidad exige para evitarlas ante todo, una punteria certera, que no se obtiene cuando una gran masa de humo se interpone entre el blanco y la pieza; considerando el gran perjuicio que del uso de la pólvora francesa resultaria para la artilleria del buque en general, pues estando las piezas chicas alternadas con las grandes, las ventajas que con la Cordita se pretende obtener en estas últimas serian nulas usando pólvora con humo en lás primeras, considerando finalmente la conveniencia que reportaria tener una sola clase de pólvora en las cargas impulsivas de todos los calibres, y siendo la cordita de las hasta hoy reconocidas y usadas, la que menos peligros presenta para su manipulacion á bordo, pues solo puede esplotar por fin explosivo que produzca suficiente presion y dado ademas su inalterabilidad á la humedad, pues puede ser inflamada aún despues de sumergida en el agua; por todas estas razones propuse á la Comi-

Digitized by Google

sion Naval ordenara el cambio de la pólvora francesa de las piezas de 47 y 37 m/m por cordita y consultada la casa Armstrong, aceptó nuestra opinion manifestando que no habia ningun inconveniente de caracter técnico, por lo que se hizo el cambio solicitado previo el pago de la diferencia de costo.

El dia 10 de Enero se dió principio al montage de las piezas á bordo y el 25, al hacerse las pruebas preliminares de velocidad, tuvieron lugar tambien las de artilleria á objeto de verificar la resistencia de los montages.

El programa de ellas fué confeccionado por nosotros de acuerdo con la Comision Naval y propuesto á la Casa Armstrong quien hizo presente que no obstante ser la experimentacion que se proponia fuera de costumbre, aceptaba sin otra observacion, dispuesta á reparar sin costo los deterioros que pudieran ocurrir en el decorado de alojamientos, vidrios, lumbreras etc., dado el empeño por nuestra parte y los rumores de críticas infundadas qué respecto al «25 de Mayo» habian circulado.

Este programa consistió en hacer tres disparos con cada pieza del siguiente modo: Una descarga simultánea de todos los cañones de cada banda por el travez, incluyendo los de las extremidades; á estribor en posicion horizontal y á babor en su máxima depresion, los otros dos disparos se hicieron independientemente, uno en elevacion con máxima caza y otro en depresion con máxima retirada, y los de la toldilla y castillo horizontales y en la linea de quilla, ó sea en resúmen probándose cada cañon en su ángulo horizontal y vertical de mayor peligro.

El resultado fué grandemente satisfactorio y sorprendente por lo que toca al temor de que corrieran desperfectos, pues solo se rompió una moldura del cuarto de navegacion y un mármol de la cámara de popa. En el tiro horizontal en la línea de quilla con los cañones de 15 c/m de popa y de proa, la cubierta solo quedó marcada por una que otra casi

Digitized by Google

imperceptible picadura, constituyendo esto otra ventaja no despreciable de la cordita, pues con pólvora negra y aun con pólvora chocolate sin humo, la cubierta hubiera sido averiada superficialmente por los granos que hicieran su explosion fuera de la boca de fuego.

Siendo la única diferencia entre la artillería del «25 de Mayo» y el «9 de Julio» la sustitucion de los dos cañones de 21 ℄m que tiene aquel por cuatro de 15 ℄m tiro rápido, se ha conseguido como primera ventaja la reduccion á cerca de la mitad del peso en las extremidades y el aumento á mas del doble de su poder opresivo en el ataque, y como segunda la reduccion del esfuerzo á que se somete durante el fuego el castillo y toldilla.

Conforme á mi pedido y para la conservacion del material, el barco tiene provistos sin costo por la casa constructora aparatos de desmontage y accesorios con sus instalaciones en cubierta, para recorrer y desmontar las piezas y montages periódicamente ó cuando las circunstancias lo requieran.

En la parte concerniente á ascensores de municion la casa constructora ha prestado particular atención y puede decirse que en tan importante materia el crucero «9 de Julio» esta escepcionalmente servido.

Los ascensores son de un nuevo sistema y es este el primer barco que los lleva; todos ellos van bajo de la cubierta acorazada, y las partes que suben sobre ella estás protegidas por tubos blindados.

Las tres piezas de proa de 15 ℄m se proveen con uno á vapor, y las de 12 ℄m asi como las de 15 ℄m de popa lo hacen á mano; en los de 12 ℄m el esfuerzo de los individuos se sustituye por el peso de estos obrando el ascensor por contra peso.

Su maniobra es muy sencilla y puede elevarse á la cubierta de los cañones á razon de seis tiros por pieza de 15 ℄m y otro de 12 ℄m en minuto, suficiente rapidez con que en la práctica pueden utilizarse aquellos.

Digitized by Google

Para los fines de ejercicios adiestrando las tripulaciones en el manejo y tiro de la pieza, cuenta el barco con tubos económicos, uno para cada calibre los que por sus disposiciones especiales permiten asimilar el tiro con ellos al efectivo con el cañon utilizándose hasta su misma alza convenientemente reducida á la velocidad inicial de nuestro antiguo fusil Remington, cuyo calibre tienen los tubos reducidos.

Para zafaranchos de combate y operaciones en tierra se pidió á la comision naval la provision de montages para utilizar en ellos las piezas de pequeño calibre que el barco lleva. Se han provisto cuatro que permiten armar una bateria de desembarco de dos piezas de 47 m/m y dos de 37 m/m.

La municion ha sido provista en la misma proporcion que al «25 de Mayo», con la única diferencia de haberse suprimido el tarro de metralla en los cañones de 47 m/m y 37 m/m siguiendo una reciente resolucion del Almirantazgo Inglés.

TORPEDOS

En las observaciones que se han mencionado, pedía que los tubos lanza-torpedos del «9 de Julio» fueran distintos de los del «25 de Mayo», aceptándose, si era posible, un modelo conocido y bien experimentado como lo es el tubo Whithead, y pedia tambien que se suprimiese completamente el lanzamiento con aire comprimido. En vista de esta observacion la casa Armstrong manifestó á la Comision Naval que los tubos serían fabricados por ella misma segun un nuevo modelo propio que se estaba ensayando en sus talleres, en el cual se usaría únicamente la pólvora como carga impulsiva, garantiendo que su funcionamiento sería completamente satisfactorio, pudiéndose rechazar en caso contrario.

Al hacerme cargo de la inspeccion inmediata del

Digitized by Google

buque, dichos tubos se estaban ya construyendo y no obstante conocerse las dimensiones del torpedo á que se destinaba, fué preciso hacer venir uno de los nuestros desde Fiume para el mejor arreglo de las conecciones y prueba á bordo de los tubos.

Segun el plan aceptado y llevado á cabo, el Crucero está provisto de cinco tubos para torpedos de 5 metros de largo y 35 ‰ de diámetro con 95 kilógramos de carga, todos en direccion fija. Uno á proa, dos en las amuras formando un ángulo de 45° con la quilla y dos por el travéz; siendo enterizo el de proa y de dos partes los otros.

En todos se ha suprimido la barra guia que tienen los del «25 de Mayo», adoptándose la cuchara en los de costado, y en el de proa la disposicion de los tubos Whithead que llevan las torpederas. Como carga impulsiva se usa la cordita y el fuego puede ser eléctrico ó por friccion, pudiéndose disparar los tres de proa desde la torre de combate.

Una vez terminado el primer tubo asistí con el oficial torpedista y demás oficiales á mis órdenes á las pruebas que se hicieron en el taller, usando un modelo de madera y plomo, con arreglos adecuados para determinar el peso de la carga necesaria para la velocidad inicial conveniente, y no habiendo observado defecto alguno espresé mi opinion favorable sin perjuicio de observar como correspondiese en la prueba á bordo con el verdadero torpedo.

A mediados de Febrero se verificaron los ensayos á bordo, haciéndose varios lanzamientos, notándose algunas faltas al principio que fueron posteriormente subsanadas, llegando finalmente á un resultado satisfactorio que impuso la completa aceptacion de los tubos.

ELECTRICIDAD

Segun contrato, el buque debia tener tres dinamos Parsons, iguales á los del «25 de Mayo» y en mis observaciones aconsejaba que ellos debian ser susti-

Digitized by Google

tuidos por igual número de tipo Siemens, pero la Comision Naval habiendo encontrado inconveniente para hacer dicho cambio á causa del mayor precio de los Siemens, arregló con la casa constructora para que se pusieran dos de estos en vez de tres Parsons. Dichos dinamos están movidos por una máquina Compound sistema Bellis y trabajando á 320 revoluciones por minuto producen una corriente de 275 ampéres y 80 volts.

La instalacion eléctrica comprende tres proyectores de 20.000 bujias cada uno, que á mi pedido están provistos de reflectores Maugiú, 264 lámparas incandescentes de 16 bujias y 9 de 200 bujias para la iluminacion interna.

Ha sido adoptado además el buque con un engalanado portatil de 136 lámparas de 16 bujias y una lámpara submarina tambien de 100 bujias.

Las pruebas de los dinamos se hicieron á mediados de Febrero, haciéndolos funcionar durante dos horas, uno para los tres proyectores y el otro para la total iluminacion interna.

Habiendo llevado á su término todas las obras dentro del plazo fijado y cumplido nuestro Gobierno con el pago de la última cuota, tuvo lugar la recepcion oficial del Crucero el 11 de Marzo y el mismo dia hallándose recien embarcada la tripulacion llegada de Buenos Aires, se enarboló nuestra bandera, dándosele asi el carácter de buque de guerra de la Nacion.

No obstante la entrega definitiva, los constructoros tuvieron la deferencia, mientras permanecimos en el Rio Tyne, de efectuarnos sin costo numerosos trabajos y agregados de poca importancia que se ocurrian á última hora, mereciendo notar aqui que la Comision encomendada al «9 de Julio» en New-York les agradó mucho, disponiéndolos del mejor modo para que pudiésemos mostrar en la Revista Naval, un buque que hasta en los detalles secundarios revelaba los últimos perfeccionamientos del arte

Digitized by Google

naval, á lo que se debe el elogio á menudo prodigado por las personas de la profesion que han conocido y juzgado á nuestro Crucero.

Al terminar este informe, que como lo dejo dicho es solo un breve extrato de lo consignado en el «Historial» del buque, me hago un deber en declarar que la comision con que el Superior Gobierno se ha servido honrarme, me ha sido en mucho facilitada por la activa é inteligente cooperación del personal á mis órdenes, en particular por el distinguido segundo gefe de este buque, Teniente de Navío don Onofre Betbeder, y por el mas decidido apoyo de parte de S. E. el Sr. Ministro argentino en Inglaterra, Dr. D. Luis L. Dominguez y del Sr. Presidente de la comision Naval, Comodoro D. Enrique G. Howard.

Dios guarde á V. S.

Martin Rivadavia.

Julio 12 de 1893.

Elévese al Ministerio con el oficio acordado.

D. DE SOLIER.

Digitized by Google

ANEXO II.

MEMORIA DEL VIAJE

DEL

CRUCERO «9 DE JULIO»

DESDE

NEW-CASTLE (TYNE) Á BUENOS AIRES

AÑO 1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Julio 4 de 1893.

A. S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, interino Coronel Don Eudoro J. Balsa.

Tengo el honor de elevar á V. E. en cópia legalizada, el parte de la navegacion efectuada por el Crucero 9 de Julio, desde New Castle on Tyne hasta el puerto de esta Capital, con las escalas que en él mencionan, y el cual ha sido pasado á este Estado Mayor General por el Comandante del precitado buque Capitan de Navio Don Martin Rivadavia.

Dios guardo á V. E.

Rafael Blanco.

MINISTERIO DE MARINA.

Julio 7 de 1893.

Enterado y archívese previa publicacion.

A. DEL VALLE.

Digitized by Google

Digitized by Google

Rada Exterior, Junio 29 de 1893.

Al Señor Gefe del Estado Mayor General de Marina Comodoro Don Rafael Blanco.

Tengo el honor de elevar á V. E. el parte de la navegacion efectuada por el buque de mi mando desde New Castle on Tyne hasta el puerto de esta Capital, con las escalas que en él se menciona.

El dia 2 de Abril, una vez embarcado el Señor Comodoro Don Enrique C. Howard, nombrado por el Superior Gobierno para representarlo con el expresado buque en la Revista Naval que debia tener lugar en Nueva York, dejamos nuestro amanadero del rio Tyne, siendo acompañado hasta su boca por dos remolcadores, para ayudar al gobierno del buque. Despues de ajustar los compases, nos dirijimos al Estrecho de Dover, por los canales que los bancos del Mar del Norte forman en la costa inglesa, al cual embocamos el dia 3 á 3 p. m. La navegacion por el canal de la Mancha se hizo por el lado de la costa de Inglaterra, pasando el dia 3 por la tarde frente á New Haven, donde desembarcamos el práctico de la localidad y una vez claro de la Gola de Hohante hicimos rumbo directo al puerto de San Miguel de los Azores.

Apesar de que la distancia del rio Tyne á New York podia ser recorrida por el buque, con el carbon que sus carboneras pueden almacenar, y que

Digitized by Google

una recalada en las Azores alargaba esta distancia, de acuerdo con el Comodoro Howard, resolvimos hacer esta escala para tomar carbon, refrescar víveres y poder remediar cualquier averia ó accidente que durante la navegacion ocurriera, dado que el buque hacia su primer viage y no obstante los satisfactorios resultados obtenidos en las pruebas.

Desde la salida del Canal Ingles seguimos sin novedad y á una marcha media de 12 millas, pero el dia 6 por la tarde, el tiempo que desde el dia anterior venia anunciandose malo, se descompuso, descargando del 1er Cuadrante con bastante violencia, siendonos obligados á derribar para tomar mas de popa, la gruesa mar que en poco tiempo se levantó, pues el barco trabajaba mucho recibiéndola de travesía. El viento siguió duro y la mar no nos permitió enmendar el rumbo al Oeste, viéndonos obligados á correr casi en popa cerrada, y sin poder recalar á las Azores, las dejamos por el travez el dia 7 esperando calmara el tiempo para tomarlas por el Sur. El dia 8 á 4 h. a. m, encontrándonos en posicion aproximada 120 millas al S. E. de San Miguel, aprovechamos un recalman y viramos, yendo á recalar á las rocas Formigas, desde donde trazamos rumbo al punto, tomándolo á 3 h. p. m. del mismo dia. Este mal tiempo vino hacer un justificativo mas de la conveniencia de la ruta adoptada, porque siendo altamente inconveniente mantener la proa al Oeste, para el rumbo á New York habria sido preciso capear, perdiendo tiempo, con gasto inútil de carbon que en último caso podria haber hecho forzosa la recalada á las Azores para reponer combustible.

Permanecimos en este fondeadero hasta el dia 10 á 3 h. p. m. y una vez embarcadas 490 toneladas de carbon á bordo, y refrescados nuestros víveres, levamos anclas, saliendo del puerto con destino á New York.

Se navegó desde la salida con siete 7 calderas y

Digitized by Google

á razon de 15 millas, pero el dia 11 el S. O. empezó á soplar con violencia y la gruesa mar reinante nos quitaba camino, viéndonos mas tarde en la necesidad de reducir la marcha, por haber amainado mas el viento. El 17 á 6 h. a. m. frente á la entrada de New York, 50 millas al E. S. E. del Ponton Sandy Hook, tomabamos á bordo el Práctico del puerto, largando el ancla á 2 h. p. m. en el Rio Hudson fondeadero de Tompkinsville, con el propósito de tomar carbon, limpiar el buque y zarpar en seguida para Hampton Roads donde tenia lugar la reunion preleminar con la Escuadra Americana, de los buques estrangeros que debian tomar parte en la Revista. Pero la demora en la entrega del carbon por una parte, y por otra la lluvia que dificultó la recorrida y pintado del buque, hizo que estuvieramos listos recien el 23 y habiéndo el Comodoro Howard anunciado al Almirante Gherardi, Gefe de la Escuadra Americana, que el dia 24 entrariamos á Hampton Roads, manifestó éste su parecer de que esperaramos la salida de las Escuadras unidas, para encontrarla en las proximidades de New York el dia 25 y tomar en la formacion el puesto que nos estaba designado. Conforme con ésto, permanecimos en nuestro fondeadero hasta la mañana del 25, zarpando á 9 h. a. m. A medio dia se avistaban por la proa las Escuadras, navegando en dos columnas y en el órden siguiente:

COLUMNA DE ESTRIBOR

Escuadra Inglesa: compuesta de los buques «Blake», «Australia», «Magicienne» y «Fartar»; Escuadra Rusa: «Dimitri», «Donskoi», «General Admiral» y «Rynda»; Escuadra Francesa: «Arethuse», «Hussard» y «Jean Bart»; Escuadra Italiana: «Etna» y Giovanni Bausan»; Escuadra Española: «Infanta Isabel», «Reina Regente»

Digitized by Google

y «Nueva España»; Escuadra Brazilera: «Aquidaban», «Tiradentes» y «República».

COLUMNA DE BABOR

Escuadra Norte Americana: «Philadelphia», «Newark», «Atlantá», San Francisco», «Baucroft», «Bennigton», «Baltimore», «Chicago», «Yorktown», Charleston», «Visuvius» y «Concord»; Corbeta Holandesa «Van Speyk»; Escuadra Alemana: «Kaiserin Augusta» y «Suadler» y Monitor Norte Americano «Miantonomoh».

A dos cables de la columna de babor, pasamos nuestra máquina, saludando las insignias de las Escuadras y tomamos nuestro puesto en ésta columna, inmediatamente despues de la Americana. Navegamos en Escuadra hasta que al oscurecer segun el programa y siguiendo los movimientos del buque Gefe, dimos fondo en Bahia Gravesend para pasar alli la noche.

El dia 26 á 9 h. a. m. las Escuadras levaban anclas, tomando el mismo órden de navegacion que el dia anterior, con 400 yarda de intérvalo entre las columnas y 300 de distancia entre los buques.

En el brazo Norte del Rio Hudson y en el tramo comprendido entre las calles 96 y 23 de New York, se hallaban colocadas las marcas, señalando el fondeadero de cada uno de los buques y una vez que estos estuvieron frente á las suyas, á la señal del Almirante, todos largaron sus anclas.

El dia 27, apesar de llover toda la mañana y parte de la tarde, tuvo lugar la gran Revista Naval: Su Excelencia el Señor Presidente de la República, embarcado en su yacht «Delphin» recorrió las columnas por su centro, entrándo por la cola de ellas siendo á su paso saludado por todos los buques con 21 cañonazos y aclamado por las tripulaciones que cubrian las jarcias y bordas, dando fondo al llegar á

Digitized by Google

la cabeza y recibiéndo á su bordo á los Almirantes de las Escuadras y Comandantes de buques que segun lo prescrito en el programa debian ir á cumplimentarle, iguales honores se hicieron al desembarcar el Señor Presidente.

Si bien la ceremonia oficial revistió la debida solemnidad y fué de corta duracion, en cambio el pueblo asociado á las fiestas, embarcando mas de mil vapores de todas dimenciones desfiló durante todo el dia, recorriendo las columnas, dando muestras del mas generoso entusiasmo, prorrumpiendo en vivas y hurras á la Nacion representada por el buque á cuyo costado se paraba, presentando en conjunto un espectáculo inconcebiblemente grandioso.

Quedamos en el puerto tomando parte en las fiestas que el pueblo y el Gobierno Americano ofrecieron á las Escuadras estrangeras y el dia 24 de Mayo cumpliendo órdenes del Comodoro Howard dejamos nuestro fondeadero á 2 h. p. m. siendo acompañado por el hasta Tompkunville, donde desembarcó. Al pasar por él Crucero Americano «Philadelphia» saludó á nuestra insignia con 13 cañonazos, siendo contestado el saludo en la misma forma, haciendo el mismo de despedida á las insignias Italiana y Brazilera surtas en el puerto.

A 8 h. p. m. haciamos rumbo de recalado á San Thómas del grupo de las Antillas menores. Esta travesia se hizo sin novedad y con buenos tiempos avistando la tierra el 29 á medio dia y tomándo el fondeadero á 3 h. p. m.

El 2 de Junio á 5 h. a. m. despues de refrescar víveres y llenar las carboneras, levamos anclas, marcando por el travéz á 9 h. la punta oriental de la Isla Santa Cruz. Entramos al Mar Caribe y quedando sobre el camino el resto de las Antillas menores, aproveché ésta oportunidad para conocerlas con mis oficiales, por lo que hice proa á la Dominica disminuyendo la marcha para alcanzarla en la madrugada del siguiente dia. A las siete se avistó

Digitized by Google

tierro, reconociendose la parte Norte de la Dominica, marcando por el travez á 8 h. a. m. su punta Sur. A 9 h. avistabamos la Martinica barajando la costa á 1 cable de distancia y á 11 h. nos hallabamos frente al puerto Saint Pierre. En este fondeadero se encontraba el Barco faro «San Borombon» con bandera nacional de guerra, me aguanté sobre la máquina y pedí hablar con su capitan, quien en una embarcacion menor, se aproximó á nuestro costado y habiéndo inquirido la razon de su estadia en este punto, dijo que estaba alli de recalada forzosa, por falta de viveres, necesidad de limpiar los fondos y reponer algunas planchas del forro que se habian desprendido, lo que reducia en mucho su velocidad, haciendo muy dificil ganar camino á barlovento, que habiéndo dado aviso de su recalada, recibió un telegrama del Inspector Señor Moises ordenándole esperara en ese puerto su llegada. En atencion de que como digo el buque arbolaba pabellon nacional de guerra, y que el Capitan declaraba no saber si estaba asegurado, ni por cuenta de quien hacia el viaje, y en el razonable supuesto de que el Gobierno no estuviera suficientemente garantido de su propiedad sobre dicho buque consideré prudente dar aviso telegrafico de su encuentro, preguntando si debia auxiliarlo con remolque hasta donde fuera necesario, dado que se hallaba 2000 millas desviado de su ruta, teniendo que luchar para volver á ella con vientos y corrientes generalmente contrarios y ser de muy malas condiciones de navegabilidad á la vela. En vista de esto pensé fondear en Puerto Real, pero no tenia órden de recibir carbon en «Martinica» y preferi seguir hasta Barbados para cuyo punto tenia, dar el aviso desde allí y poder tomar el carbon suficiente en caso de ordenarseme ese remolque. Una vez dejada la Martinica hicimos proa á Barbados reducido en la marcha para entrar por la mañana á 7 h. a. m. avistamos la tierra y una hora mas tarde dabamos fondo saludando á la plaza con 21 cañonazos. Se tomó

Digitized by Google

carbon y viveres y se hizo el telégrama de que hablo mas arriba, hasta que dos dias despues recibí órden de no remolcar al San Borombon.

A 11 h. a. m. del 6 dejaba el fondeadero y zarpos de las restingas que despiden las puntas N. de la Bahia, se hizo proa al S. 56° E verdadero navegando á este rumbo hasta el 11 á medio dia que empezamos á enmendarlo al Sur contorneando fuera de la vista de tierra, la costa del Brazil. Se navegó sin novedad hasta el dia 14 á 6 de la mañana, que se avistó tierra por la amura de estribor, reconociendose poco despues y haciendo proa á la entrada de la Bahia de todos los Santos. A 8 h. largabamos el ancla en el punto, inmediato del Fuerte San Marcelo.

Se tomaron viveres y se repuso el carbon consumido, saliendo del punto el dia 17 á 8 h. p. m. quedandando en franquia á 9 h. haciendo rumbo á pasar por fuera de los Abolhos que marcamos en travez á medio dia del 18 á 10 h. del siguiente dia recalamos sobre cabo Frio y á 2 h. p. m. dabamos fondo en la Bahia de Rio Janeiro, saludando á la plaza é insignias estrangeras allí fondeadas.

A mi salida de Bahia quise hacer una prueba con tirage natural sobre el camino del buque, por lo que se navegó á ocho calderas, desarrollando las máquinas $\frac{2}{3}$ de su fuerza total; el trayecto entre aquel punto y el de Rio Janeiro, quedando buen resguardo á las puntas y rocas de la costa, es de 780 millas, las recorrimos en 41 horas, resultando un andar medio de 19 millas, habiéndo filado hasta 20 y 21, el resultado no puede ser mas satisfactorio, pues habiendo tenido en la última parte del viage viento fresco y mar de proa, el buque conservó su camino, siendo el nuestro, el viage más rápido que hasta la fecha se ha hecho entre esos dos puntos.

Tenia el propósito de refrescar en Rio las pinturas del buque, pero el mal tiempo y lluvias no me lo permitieron y el dia 23 á medio dia resolví salir con destino á este punto. Una vez francos, se hizo la

Digitized by Google

proa á Cabo Polonio, estando por su traves el dia 26 á 5 h. p. m. seguimos la costa oriental, parando por fuera de la Isla Lobos y en la mañana del 27 estabamos frente á Punta Brava.

El rio estaba escepcionalmente bajo, teniendo media braza ménos de su fondo medio, por lo cual resolví fondear antes de cortar el placer de brazas de Punta del Indio, lo que efectué 20 millas al S. 66º O. del Barco Faro, para esperar allí que el rio repuntara. Permanecí fondeádo hasta las 8 h. a. m. del 28 en que continuando la bajante y refrescando el viento del E. NE. levé anclas en busca de mayor braceaje.

Navegué al E. NE. hasta 1 h. p. m. dando fondo en cuatro y medias brazas, 16 millas al Sur del Faro de Montevideo. Temiendo por los vientos reinantes, que el rio no creciera suficientemente, dispuse como medida precaucional igualar el calado del buque (que era de 18 piés) poniéndolo así en mejores condiciones para cortar el placer, á cuyo objeto hice llenar los tanques de proa, vaciar los de popa y pasar el carbon de esta parte á proa.

Habiendo crecido el rio durante la noche del 28, á 9 h. del dia 29 zarpaba en demanda del Barco Faro Punta del Indio, encontrando en el placer diez y nueve piés y medio. El tiempo estaba muy fusco y no pudo verse, por lo que una vez en el canal, dí fondo de nuevo.

Una hora mas tarde cuando aclaró lo marcamos á 2 millas de distancia por el O. 1 4 N. Seguí viage con rumbo al Banco Chico que alcanzamos á 4 1 2 p. m. dando fondo en la rada exterior á las 7 h. p. m. en el parage destinado á los buques que hacen cuarentena.

Al terminar este parte réstame encomiar las excelentes condiciones marineras del buque, bien probado en el viage de New Castle á New York, de continuo mal tiempo y el perfecto funcionamiento de sus poderosas máquinas, verificado en una corrida de ochocientas millas con tirage natural entre Bahia y Rio Janeiro á razon de 19,20 y 21 nudos por hora.

Digitized by Google

Respecto al personal me es muy grato hacer constar, que todos los oficiales que me han acompañado demostraron en todo caso el debido interes para el mejor desempeño de sus funciones durante el viage y en la representacion que se nos encomendó en New York, supieron con lucimiento hacerse dignos de las demostraciones de simpatia que las autoridades y la sociedad nos prodigaron; y la tripulacion subalterna por su parte, dió siempre muestras de perfecta disciplina á bordo, en tierra y en contacto con las tripulaciones estrangeras cuando fueron obsequiados por estas en sus buques.

Dios guarde á V. S.

Firmado—MARTIN RIVADAVIA.

Julio 4 de 1893.

Es copia fiel del original.

ALBERTO CASTELLO.

Comforme.

CÁRLOS LARTIGUE.

Julio 4 de 1893.

Elévese á la superioridad.

BLANCO.

Digitized by Google

Digitized by Google

ANEXO III.

ESCUELA NAVAL

INFORME

DE LA COMISION ESPECIAL PARA LA INSTALACION DE ESCUELA NAVAL

CORRESPONDIENTE Á 1892—1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Febrero 27 de 1893.

Sr. Gefe del Estado Mayor General de Marina, Comodoro D. Rafael Blanco.

Tengo el honor de elevar á V. S. para su superior solucion el informe de la Comision nombrada para aconsejar el local mas apropiado para instalacion de la escuela de mi division.

Aproximándose la fecha en que deben comenzar los cursos del corriente año, me permito encarecer á V. S. la urgencia de una pronta resolucion.

Dios guarde á V. S.

A. E. Perez.

Febrero 27 de 1893.

Elévese á la Superioridad con el oficio acordado.

Blanco.

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Febrero 27 de 1893.

A S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina, General Don Benjamin Victorica.

Los infrascritos comisionados por V. E. para, en 1er lugar, designar el local mas aparente para instalar la escuela Naval y 2º indicar las reformas convenientes que reclama el Reglamento Orgánico de ella; constituidos inmediatamente de recibidos sus nombramientos consideraron que habiendo transcurrido ya mas de la mitad del tiempo de vacaciones y que el resto de él será probablemente apenas suficiente para que puedan efectuarse las operaciones, arreglo y preparaciones del local que se elija para que cualesquiera que el sea se halle listo para la época tan próxima de la apertura del curso del año corriente, por unanimidadad acordaron que en vista del grave perjuicio que irroga al establecimiento la interrupcion en su normal é importantísimo funcionamiento, la designacion del local, presentaba acentuadísimo carácter de urgencia sobre la reforma del reglamento que lógicamente tambien es necesario sea con anterioridad: resuelto el 1er punto por lo muy en cuenta que debe ser tenidas las condiciones del medio y local en las prescripciones reglamentarias y finalmente, que como en el decreto nombrando la presente comision implicitamente se establece, existe imperiosa exigencia en buscar para la instalacion un local cuyas condiciones higiénicas garanticen en lo posible el evitar las sensibles pérdidas ocurridas en la Escuela á fines de los años pasados

Digitized by Google

y ante presente esta perniciosa exigencia unida á la imposibilidad que á mas de los gravísimos inconvenientes y notables deficiencias en la vuelta á bordo de la Chacabuco por el tiempo y costo de las reparaciones que son en ella indispensables tan solo para ponerla en medianas condiciones de habitabilidad á pesar de la actividad y economia con que en la actualidad se procede en los Talleres de Marina, obligan á esta comisión á diferir el estudio del punto con caracter definitivo por la detenida atencion que el reclama y preferirle la solucion, que aún cuando no llena por completo sus aspiraciones y deseos, satisface á las condiciones generales y las presenta tambien ventajosas de economia y tiempo que para el objeto se reunen en el local situado en el Parque 3 de Febrero y que por la traslacion al nuevo mas espacioso en San Martin por ser pequeño para el número crecido de sus alumnos; pero que es mas que ampliamente suficiente para la instalacion con toda comodidad y desahogo de la Escuela Naval, que no cuenta mas que con la mitad del número de alumnos y esto por la cifra del presupuesto, que en realidad, es mucho menos la relacion por no existir nunca en ella el completo de sus alumnos, mientras en el Colegio, ha habido siempre excedente hasta de cincuenta; á pesar de lo lógico de este raciocinio, procedió la comision á visitar detenidamente el edificio, conociéndose *de visu* en la exactitud de aquel, como tambien de la del que por haber estado destinado á idéntico objeto, se excusan las obras que en cualquier otro serian necesarias para la adaptacion de su repartimiento.

Respecto á las condiciones higiénicas, la experiencia de casi un cuarto de siglo, durante el que á pesar del casi hasinamiento de los cadetes del Colegio Militar y de las deficiencias que, en alguna época se ha constatado oficialmente habia existido en la alimentacion y buen trato de ellos, su estádo de salud y robustez no discrepó sinó en sentido favorable

Digitized by Google

sobre el de los jóvenes en su edad y en las familias mas acomodadas. Apesar de lo alto y claramente que esta consideracion pone de relieve las superiores condiciones higiénicas del edificio, la comision sin dejarse tampoco seducir por el raciocinio, pidiéndola al señor Inspector general del Cuerpo de Sanidad de la Armada, cuyo favorable dictamen á V. E. acompañamos.

A las conveniencias de comodidad, desahogo y facilidad para la instalacion inmediata reune el Colegio de Palermo la muy importantísima de hallarse en la Capital, lo que á las ventajas de los recursos que presta una ciudad de su rango, se une la de quedar la escuela bajo la constante é inmediata inspeccion y vigilancia de las autoridades que pueden y deben celar su mejor funcionamiento, como tambien las ventajas de evitar el riesgo de que situandola en el territorio de alguno de los estados pudiera verse envuelta la escuela, mal de su grado, en sucesos que aun no muy bien reforzada solidez del vinculo federal segun la historia de nuestros dias enseña y obliga, á pesar de lo improbable de su repeticion, á la prevision de su posibilidad, ó aun sin llegar al extremo, dar ocasion á enojosos conflictos de jurisdiccion producidos por la tirantez de relacion en el Gobierno del Estado y el general, evitándose tambien el inconveniente que la experiencia ha demostrado existen, de que al hallarse en el territorio de un estado en el órden de las luchas de los partidos locales llega á penetrar en la escuela, ya en el personal docente ó dirigente y aun hasta en los mismos alumnos, la pasion política cuya funesta influencia para ser cortada exige traslacion brusca, con inopinadas suspensiones de cursos y régimen con el cortejo de perjuicios que traen aparejados para la instruccion de los alumnos.

Para la generalidad con que vulgarmente se repita hay quien considera con atencion especial el argumento de que la ubicacion de dicho edificio en el paseo de

Digitized by Google

moda de la capital lo inhabilita para el establecimiento de educacion militar. Este argumento salió á luz al hallarse próximo el vencimiento del contrato de locacion de la manzana que sobre la barranca de la Recoleta en la Avenida Alvear ocupaba la Escuela por los muchos interesados en adquirir terrenos en tan envidiable como soberbia situacion, que trataban de alejarse de la mente del Gobierno la idea de la adquisicion de la propiedad y entre los muchos mas ó menos especiosos argumentos aducidos fué este el que mas eco encontró debido únicamente á la posibilidad con que se presentaba bajo forma de axioma diciendo los alumnos piensan mas en niñas y caballos, que en formulas ó cálculos» sería ofender la ilustracion de V. E. traer á su memoria el recuerdo de los tan numerosos, en todos los siglos de la historia de la humanidad como crasos errores que se han opuesto á su progreso ó bienestar al ser admitidos como verdades inconcusas únicamente por la sencillez y concesionn de la fórmula que las expresaban.

En la que se considera no puede suponerse que en una escuela de educacion militar y de instruccion superior no se observe el mas elemental, no ya principio, sinó puede llamarse instinto pedagógico de impedir que en las horas de clase ó estudio sea distraida la atencion de los alumnos por objeto extraño, quedan tan solo entonces los momentos de descanso y recreo y eso únicamente para los que por distinguirse en aplicacion y comportamiento les sea permitida la salida al parque para la contemplacion de los carruajes y sus ocupantes, pero el efecto en ella á quien tan dañosa influencia se atribuye, creen por el contrario los que firman sea en grado sumo benefico para la educacion de los alumnos como medio de estímulo, como queda dicho, y tambien porque en si misma la contemplacion de la belleza, elegancia, esbeltez, donaire, correccion y distincion de maneras y porte y las personas como la

Digitized by Google

e los rasgos artisticos del diseño de los carruajes si como de las bien proporcionadas y bellas formas, erviosidad y arrogancia de las yuntas, puede únicamente formar y fomentar el gusto de lo bello que iendo simple materializacion de lo bueno, es imposible pueda causar efectos perjudiciales.

Por otra parte, la múltiple variedad del espectáculo y su constante y frecuente repeticion disminuyen en la familiarizacion y respecto de atencion la uerza de impresion que podria proveer la singularidad ó rareza.

Poco amigos los de la comision de deducionar puramente esplicativas tomando en su auxilio la experiencia, han observado los efectos desastrosos que debian haberse ya manifestado en los que han sido educados bajo tan perniciosa influencia como ha sido la de la Avenida Alvear tan vilipendiada y encuentran bajo el aspecto científico han levantado y mantienen muy alto el honor del cuerpo á que pertenecen en la comision de límites, y bajo el punto de vista moral los encuentra casados en proporcion en muy mucho superior al percentaje correspondiente á los de su edad.

Si el valor de esta prueba esperimental tan concluyente se negara fuera estensiva al colegio de Palermo el numeroso cuanto brillante cuadro de jefes y oficiales instruidos laboriosos y amantes de su carrera educados en él y hoy honra y pres del ejército y de la patria, no dejan lugar á duda alguna y aun para que no pueda subsistir siquiera la que podría hacer nacer la consideracion de no ser idénticas las carreras, se encuentra en el altísimo rango de Oficial General de Marina y ocupando el puesto culminante de Gefe de su Estado Mayor que tan distinguidas cualidades de ilustración y competencia requiere tan solo para ser llamado á él á un exalumno del Colegio de Palermo quien lo desempeña con el pulso y acierto por todos reconocido lo que se abona mucho en favor de las condiciones del in-

Digitized by Google

dividuo, tan alto hablan tambien en pro de las del establecimiento en que se educó.

Dificultándose las reuniones de la comision por la indisposición de su vocal Capitan de Fragata Garcìa sometióse el punto á la consideración del Sr. Gefe del Estado Mayor, pero no existiendo diferencia ó discrepancia de pareceres entre los dos miembros restantes que constituyen mayoria, como tal actuamos y firmamos.

Dios guarde á V. E.

A. E. Perez.

Rafael Lobo.

Digitized by Google

Febrero 23 de 1893.

Al Sr. Presidente de la Comision encargada de buscar un local y reglamentar la Escuela Naval y Director de la misma, Capitan de Navio don Antonio E. Perez.

Deferente con su invitacion para que le dé mi opinion con carácter oficial sobre las condiciones higiénicas que ofrece el local de Palermo en que antes funcionó el Colegio Militar, para instalar en él la Escuela Naval, voy á manifestársela compendiosamente por el breve tiempo en que me encarece me espida en este dictámen.

Mi convicion es favorable á esa instalacion, interin no tengamos un edificio propio en condiciones similares, es decir, próximo al rio ó la mar ó bien un navío bastante espacioso con todas las comodidades para las instalaciones y seguridad de los gabinetes con que debe contar el centro docente de los futuros oficiales de la Marina Argentina.

En caso de optar por la instalacion en tierra, próximo al rio ó á la mar y un buque en cualquier condición, me decidiría siempre por la instalación en tierra por la enseñanza de la física, química y demas ramos de la instrucción necesaria para un marino ilustrado, sin perjuicio, como bien se comprende, de su embarque frecuente para completar la teoría con la práctica en lo marítimo y náutico.

Mis opiniones sobre los puntos principales que comprende su comunicacion son las siguientes:

1º Que las condiciones generales de salubridad de

Digitized by Google

tales parajes, que han sido tan discutidas por el eminente Dr. Rawson, han terminado por dar toda la razon el General Dr. Sarmiento, es decir, á la observación y práctica sobre la teoría.

Palermo como la Boca, Barracas, El Tigre, las Conchas é islas adyacentes deberían ser focos ó pepineras de infecciones paludosas teoricamente, pero no lo son como la experiencia y la observacion lo han comprobado desde hace mucho tiempo.

Las condiciones de los sitios bajos, con aguas subterráneas á poca profundidad presentan muchísimos inconvenientes y peligros para la salud y salubridad de las moradas humanas; pero la ciencia las puede subsanar. Ellas fueron prolijamente espuestas por el autor de la obra imperecedera de «Los aires, las aguas y lugares» que es la espresion de la experiencia y observacion, la que será siempre una verdad, cualesquiera que sean los tiempos y edades. Sin embargo, en el sitio en cuestion no se encuentra el principal factor de la insalubridad que es el microbio paludógeno como lo comprueba la inmunidad de los habitantes de esos puntos y adyacencias.

Como algunos higienistas podrian reprocharnos una informacion favorable para una instalacion para jóvenes, niños aun, en un lugar que tantos han considerado malsano, sin suprimir las causas préviamente y juzgando las cosas con un criterio errado, debo decir; desde luego, que el gran mundo que concurre casi diariamente á respirar las brisas y á impregnarse de las influencias atmosféricas que allí reinan y el mas numeroso aun que vá en los dias de descanso á solazarse y vivificar sus pulmones con el aire puro y oxijenado, á la vez que fresco de esos sitios, la gran cantidad de establecimientos públicos y hasta hospitales en sus adyacencias, habitaciones particulares y hasta palacetes en sus cercanias, demuestra que la salud se conserva perfectamente en esos sitios.

2º Que para [illegible]os en la edad del desarrollo

Digitized by Google

las condiciones de los lugares bajos y húmedos son perjudiciales porque predisponen y determinan afecciones estrumosas, laringitis, bronquitis, etc.; pero, todo eso se opera en las constituciones débiles. Los de constitucion fuerte, como se requiere para el ingreso en la Escuela Naval, se aclimatan bien pronto en ese medio, ó bien, esas constituciones atmosféricas no tienen en ellos marcada influencia. Voy mas allá, supongo que la tienen y es una razon mas para buscar su instalacion en esos ó análogos parajes, porque hacen su aprendizaje y en caso de enfermedad debida á las influencias indicadas, ella será una temprana ú oportuna piedra de toque para advertir á esos jóvenes que es necesario cambien de carrera por no tener la constitucion que la marina exije en los que á ella se consagren.

3º Que es de suma conveniencia que los jóvenes que se dedican á la Marina vayan habituando gradualmente el medio en que han de ejercer su profesion.

Es por esto que la gente de mar se recluta siempre con preferencia en todos los paises en los litorales de los mares ó rios y que las Escuelas Navales, en todas partes del mundo ó están instaladas en buques ó en los puertos de mar. Es de esta manera que se evita una transicion brusca con el medio definitivo y condiciones atmosféricas que los han de rodear mas adelante. En efecto, el buque, el viento y la mar han de ser en el marino el habitáculo y medios en que han de pasar los principales años de su vida. Los domicilios próximos al mar habituan el oido al rebramar del viento y la vista á comtemplar las encrespadas olas, balanceos de las naves y maniobras atrevidas cuando ruje el huracan y se arrostra el peligro para salvar la honra y la vida.

Esto que forma el alma del marino, lo puede tener en Palermo la Escuela Naval.

4º Que los inconvenientes únicos que tenía ese local para la permanencia del Colegio Militar eran: el

Digitized by Google

hacinamiento y enfermedades infecciosas de orígen tífico en particular. Por lo que respeta al hacinamiento, siendo menos numeroso el personal de la Escuela Naval de cerca de la tercera parte, no es de tener la aglomeracion de tan espacioso como ventilado local. En cuanto á las enfermedades tíficas, pues no debemos ocuparnos de las demas, es bien sabido que son en gran parte consecuencias de las aglomeraciones mismas y es posible prevenirlas con alejamiento y desinfeccion de las materias fecales y el empleo de aguas esterilizadas para el consumo.

Prescindiendo, pues, del blanqueo general y periódico que se impone en todos los sitios habitados por colectividades para nitrificar ó carbonizar la materia orgánica de los muros, se debe allí procurar ocupar para dormitorio las habitaciones cuyas paredes no estén impregnadas de humedad y la misma seleccion se debe hacer con los locales en que deben los alumnos permanecer largas horas.

Se debe cambiar el piso de madera de casi todas las habitaciones, aprovechando ese momento para salubrificar el suelo con cal viva y carbonilla de manera que formen una capa de 2 á 3 centímetros.

Se deben vaciar los aljibes de agua llovediza, asearlos y limpiarlos esmeradamente para su utilizacion en caso de necesidad, prévia filtracion ó esterilizacion.

Se debe cambiar el sistema de los orinales, letrinas, baños y lavados por el de sifones con su tiro de *event* correspondiente.

Se deben cegar todos los antiguos pozos y letrinas.

Se deben por último construir aljibes impermeables para depósito de materias fecales y residuarias que serán evacuadas dos ó tres veces por semana prévia desinfeccion, valiéndose de bombas aspirantes ó impelentes ó carros atmosféricos.

El derrame de estas materias se puede efectuar en un sitio inmediato próximo á la ribera, acopiando

Digitized by Google

arena con la que podría mezclarse para su utiliza cion mas tarde en los jardines.

Tales son, señor Director, las principales indicaciones que considero de mi deber señalar para asegurar la salubridad del local y la salud de los alumnos de la Escuela Naval.

El complemento de todo esto, asegurando en caso de necesidad la provision de agua para el establecimiento, sería un par de tanques para hacer ascender el agua de los aljibes de agua llovida y la colocacion de filtros en los sitios en que hubiera que hacer uso para beber.

Creyendo dejar llenados los deseos de la Comision y del Sr. Director, me complazco en saludarle con mi mayor consideracion.

PEDRO MALLO.

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, Febrero 27 de 1892.

A. S. E. el Sr. Ministro de Guerra y Marina General D. Benjamin Victorica.

Tengo el honor de elevar á V. E. el informe de la Comision nombrada para aconsejar el local mas apropiado para instalar la Escuela Naval.

Como se impondrá V. E. por los documentos que se acompañan, dicha comision de acuerdo con lo informado por el Señor Inspector General del Cuerpo de Sanidad de la Armada, cree deber espedirse, aconsejando á V. E. por las razones que se manifiesta en el mencionado expediente, que el local más aparente para establecer la Escuela Naval es el edificio que fué ocupado por el Colegio Militar en Palermo.

Este Estado Mayor General cree deber encarecer á V. E., dada la proximidad de los exámenes, una pronta resolucion al respecto.

Dios guarde á V. E.

RAFAEL BLANCO.

Digitized by Google

Digitized by Google

Buenos Aires, 1º de Marzo de 1893.

Resultando de lo informado por el Sr. Inspector General de Sanidad en su nota de 31 de Enero último y por la Comision Cirujanos nombrada al efecto, que la corbeta «Chacabuco» no es suficientemente espaciosa para el número de alumnos que tiene y para las necesidades de una Escuela Naval: Que por su mal estado, es difícil su conservacion en condiciones habitables, lo que es causa de peligro para la salud de los aspirantes, como desgraciadamente tuvo ocasion de conocerse el año próximo pasado en que dos de ellos fallecieron de fiebre tifoidea: Que no es posible en estas condiciones que la corbeta Chacabuco continúe utilizándose como Escuela Naval, ni hay tampoco otro buque aparente para el objeto: Que por estas consideraciones, se nombró una Comision especial para que aconsejase el local mas apropiado para su establecimiento en tierra, la que se ha expedido, indicando como el local mas propio, el edificio que fué ocupado por el Colegio Militar en Palermo, el que, aunque necesita reparaciones, éstas podrán hacerse en tiempo para que se abran en la época de reglamento los cursos de la Escuela: Que con referencia á este mismo local, el Sr. Inspector General de Sanidad no encuentra objecion que hacer sobre su salubridad, siempre que se cumpla la reglamentacion sanitaria que indica.

Digitized by Google

Por estas consideraciones:

El Presidente de la República,

DECRETA:

Artículo 1º—Mientras se establece definitivamente en un local propio, la Escuela Naval Militar de la República se instalará provisoriamente en el edificio de Palermo, autorizándose á la Comision especial, para que presente á la brevedad posible, relacion de las reparaciones que sean necesarias, con particular atencion á las medidas sanitarias aconsejadas por el Sr. Inspector General de Sanidad y con presupuesto de su costo.

Art. 2º—Comuníquese á quienes corresponda é insértese en el Registro Nacional.

SAENZ PEÑA.

BENJAMIN VICTORICA.

Digitized by Google

ANEXO IV.

MEMORIA

DE LA

PREFECTURA MARITIMA

AÑOS 1892-1893

Digitized by Google

Digitized by Google

Abril 14 de 1893.

Al Señor Ministro de Guerra y Marina.

En cumplimiento de lo ordenado, paso á dar cuenta á V. E. del movimiento general de la Reparticion á mi cargo durante el año 1892, y de las necesidades que ella siente, permitiéndome indicar la manera de satisfacerlas segun mi humilde opinion.

MEDIOS DE TRASPORTE

Desde luego y en primer término, se nota la falta absoluta de elementos de movibilidad y de servicio. A excepcion de la Prefectura y Subprefecturas de Bahía Blanca, Isla de los Estados, Tigre y Riachuelo, que tienen vapores más ó menos adecuados á sus servicios, ninguna de las demás cuenta con otros medios de trasporte que los antiguos de embarcaciones á remo, y que revelan un atraso inesplicable, aparte del gasto que supone el mayor personal necesario. No hay policía posible en tales condiciones, cuando deben vijilarse dilatadas costas y numerosas y lejanas islas donde jamás llega la policía territorial y se cometen frecuentemente toda clase de crímenes y delitos que se pierda en impunidad, y cuya poblacion nacional vá burlando año tras año, las disposiciones sobre enrolamiento.

Sería de buena administracion, levantar siquiera por la primera vez un censo completo de esa poblacion especial que á todo se sustrae, á fin de traerla

Digitized by Google

al órden en lo político y administrativo. Y para esto, es indispensable que V. E., si lo tiene á bien, se sirva solicitar del H. Congreso la aceptacion de la partida relativa que figura en el Proyecto de Presupuesto adjunto, á fin de proveer de lanchas á vapor á todas las Subprefecturas de Puerto que actualmente carecen, como la Prefectura misma, hasta de escobas para la limpieza.

PERSONAL DE EMPLEADOS

V. E. en el justo empeño de reducir los gastos de su Departamento, reemplazó con militares la mayor parte del personal civil de las dependencias de esta Reparticion, suprimió los Ayudantes, redujo á su última expresion las partidas de gastos indispensables, y hasta limitó su esfera de accion retirándole las partidas siempre determinadas en las Leyes de Presupuesto para su exclusivo servicio.

Respetuosamente debe permitirme observar á V. E. que la práctica no ha confirmado la bondad de estas medidas.

Algunos de los militares nombrados no han ido hasta hoy á ocupar sus puestos por razones conocidas de V. E.; los otros se encuentran en ellos, pero siendo transitoria su permanencia en virtud de las disposiciones vigentes sobre embarcos y destinos, por su propio carácter militar, y por las funciones tan agenas á él, no podrá nunca ser del todo satisfactorio el desempeño de ellas. — No se retienen é interpretan sinó despues de una larga práctica y estabilidad, las disposiciones policiales, las sanitarias, las aduaneras, las comerciales, los procedimientos relacionados con la justicia, con los Consulados extrangeros, y aún con el público mismo en los innumerables casos imprevistos que cada dia se presentan, y que deben resolverse ordinariamente dentro de un criterio ajustado siempre á aquellas

Digitized by Google

disposiciones ó á prácticas establecidas y adoptadas como buenas.

Los Ayudantes son indispensables en todas las Subprefecturas, porque debe tenerse en cuenta que el Subprefecto no puede estar siempre sentado en su oficina—no es esa su sola mision. Debe salir á recorrer el puerto y las costas de su jurisdiccion, á visitar los buques entrados, á conducir la correspondencia, etc; y por último, debe creerse que alguna vez desatenderá su puesto por enfermedad, licencia ú otras causas imprevistas, y entónces ¿quién lo reemplazará?—No es regular que el contramaestre ó el cabo tome el mando de la Subprefectura, porque no tienen capacidad para ello ni están obligados á responder de otros servicios que los que determinan su clase subalterna.—Todos, contramaestres, cabos ó marineros, son por lo regular analfabetos, y su permanencia en el servicio es voluntaria é indeterminada, porque no ha sido nunca posible contratarlos con arreglo al reglamento interno de esta Reparticion; que es la única de las dependencias de V. E. que ha sufrido supresiones y rebajas en su Presupuesto anterior, en razon del reducido sueldo que la Nacion les paga.

Es por estas razones y á fin de hacer posible un buen servicio, que se han repuesto en el proyecto adjunto los Ayudantes y se ha fijado á los marineros el sueldo que gozan los de 1ª clase de la Armada.

JUZGADO DE INSTRUCCION

La Prefectura Marítima necesita, como la Policía de la Capital, de un Juez de Instruccion cuando menos. Los numerosos crímenes, delitos y accidentes que se producen en su jurisdiccion, reclama este funcionario competente que tanto facilitará la rapidez y seriedad de los procedimientos, como el descubrimiento de hechos que solo se consigue por prácticas y estudios especiales.

Digitized by Google

Durante el año de 1892 ha intervenido esta Reparticion en 204 sumarios y se han detenido 642 personas por diversas causas, personas que ha sido necesario racionar por muchos dias miéntras se aclaraba su culpabilidad por los medios empleados por funcionarios legos y sin la competencia requerida para esta clase de asuntos.

Por estas razones se ha incluido en el Proyecto de Presupuesto un Juez de Instruccion y un Secretario.

PROVISIONES

Se han restablecido tambien las partidas relativas á los gastos de racionamiento, vestuarios, etc., porque razonablemente debe ser deficiente esta clase de servicios hechos por una Reparticion que no conoce el mecanismo ni las prácticas internas de Prefecturas que regida por reglamentos y ordenanzas propias y especiales, no puede revestir carácter militar; y tan es esto así, que siempre, desde su primitiva instalacion, ha dependido directamente del Ministerio —del mismo modo que el Departamento de Policia de la Capital.

Cumplido el pensamiento de V. E. de que fuera la Comisaría General de Marina la encargada de las provisiones que deben hacerse á esta Prefectura Marítima y sus dependencias, ha podido verse lo irregular y retardado de ese servicio—el racionamiento ha sido incompleto y no ha podido hacerse por licitacion pública,—el vestuario ha sido incompleto por falta de algunas prendas en el depósito — y los artículos navales y de limpieza no se han provisto aún, despues de algunos años.

Las provisiones á la Armada hechas por la Comisaría de Marina, lo son bajo la Superintendencia ó intervencion del Estado Mayor que es el Superior inmediato, pero las de la Prefectura no pueden serlo en esa forma; esta interviene cuando aquella lo pide

Digitized by Google

y no tiene el derecho de ordenar á los proveedores, sinó el de solicitar esas órdenes de la Comisaría, trámites que hacen aún más moroso el procedimiento.

Salvando el parecer Superior de V. E. pienso que el medio verdaderamente práctico y económico para toda clase de provisiones del racionamiento como para toda clase de provisiones públicas, es el de que cada Reparticion se administre por sí sola pagando al contado sus gastos, para lo cual basta abrirle crédito en Banco por las cantidades que la Ley de Presupuesto determine, y de que no pueda hacer uso sinó con las autorizaciones é intervenciones correspondientes.

Las licitaciones serán así las que la Ley quiere, habrá verdadero concurso y se gastará *poco* y *bien*.

INSPECCION DE SUBPREFECTURAS

Como complemento de lo manifestado en el párrafo anterior, debe organizarse la Inspeccion de Subprefecturas, á cuyo efecto se ha incluido en el Proyecto adjunto un Auxiliar y la partida correspondiente para los gastos de viage.

Una reparticion tan vasta como la Prefectura no puede continuar en la inaccion en que se encuentra por falta de medios adecuados.

La Inspeccion es el control de los servicios y de los consumos; la tienen bien organizada la Direccion de Rentas, los Bancos, la Direccion de Obras Públicas, etc., etc., todos con resultados completamente satisfactorios. ¿No cree V. E. que debe tenerla tambien la Prefectura para darse cuenta exacta de todo, ordenando las inspecciones cuando lo considere conveniente, sin necesidad de autorizacion Superior ni esperar la entrega de fondos para viage, en cuya tramitacion se pierden preciosas oportunidades?

El reducido gasto que me permito consignar en el Proyecto será muy reproductivo.

Digitized by Google

MARINEROS ARGENTINOS

Un punto de grande importancia para la policía fluvial y marítima y para la Armada, es el relativo á los marineros argentinos, es decir, los capitanes de bandera que deben tener los buques de cabotage nacional comprendidos en el Decreto de 6 de Abril de 1876.

Este punto que hasta hoy es un problema, quedaría resuelto una vez por todas con la nacionalizacion del cabotage.

Miéntras esto no se lleve á cabo, siempre se presentarán los patrones ó dueños de buques justificando en cierto modo la imposibilidad de obtener el capitan de bandera, ó alegando no poder soportar un impuesto más, que tal es el crecido salario que exijen los que se encuentran para desempeñar la representacion de la bandera, por mas que sean jóvenes hasta de menor edad.

El número de enrolados en la marina, que segun las papeletas espedidas hasta hoy alcánza á 600, solamente en esta Capital, evidencia que es bastante para satisfacer las necesidades de los barqueros del cabotage en cuanto á la organizacion del personal de sus buques, y por mas que haya exageracion en las pretensiones de los individuos que pueden colocarse como capitanes de bandera, esto podrá restringirse por medio de disposiciones especiales.

JURISDICCION

La jurisdiccion que la Prefectura tenía en los muelles y ribera cuya ocupacion no puede efectuarse por particulares sinó de acuerdo con lo establecido en la Ley de Sellos, Jurisdiccion que le fué retirada para aumentar la de la policía territorial, debe serle

Digitized by Google

devuelta, en obsequio al mejor servicio para la renta pública, pues dificulta la vigilancia y los procedimientos el encontrarse juntas en determinados y frecuentes casos las dos policias.

Repetidas veces se han imposibilitado las pesquisas de la policia fluvial por los agentes de la territorial, porque no permiten que persona alguna ejerza en las riberas funciones policiales, facilitando de este modo la fuga de contrabandistas ó defraudadores del fisco que conoce la autoridad marítima y que no debe comunicar á otros agentes que los propios, so pena de ver desbaratados planes de persecucion que acaso ha costado mucho organizar.

La vijilancía de la riberas, como en los muelles, como en los trabajos del puerto, debe estar á cargo de la autoridad marítima, para los inconvenientes mencionados, en beneficio de los intereses fiscales y comerciales.

SUBPREFECTURAS DEL SUD

Como ya he tenido ocasion de manifestarlo á V. E. estas dependencias no podrán responder á su objeto si no se inspeccionan periódica y regularmente y se establece idéntica comunicacion.

La extraccion clandestina de productos naturales en aquellas regiones y la atencion que deben prestar esas autoridades en los frecuentes casos de naufragios, hacen visible la satisfaccion de esas necesidades, sin lo cual la navegacion directa de ultramar y la poblacion misma de esas costas serán siempre problemáticas.

CANALES

Los de entrada á los puertos de la Capital requieren la anchura y profundidad necesaria para los buques de gran porte. Es por esto que no se ha podido aún reglamentar la entrada y salida de los trasatlánticos, determinando horas para cada una de

Digitized by Google

estas operaciones, que pueden facilitarse mejor en el puerto de La Plata donde hay mas profundidad y se ven obligados á dirijirse aquellos buques aunque vengan destinados á la Capital de República, esponiendo así la carga á averías y recargos derivados del mayor número de traslaciones.

El canal de Las Palmas y el antiguo de Martin Garcia, se encuentran, puede decirse, intransitables por faltas de boyas que los indiquen, las cuales repetidas veces han sido solicitadas del Gobierno, sin que hasta ahora se hayan provisto.

El hecho de hallarse valizado el canal de las Limetas, no aconseja el abandono del canal antiguo, que facilita la navegacion con ciertos vientos desfavorables para el nuevo, habiendo conveniencia en que los prácticos no descuiden la observacion de los antiguos canales que en momentos dados podrán ser de gran utilidad.

Sobre todo, son arterias existentes y la multiplicidad de ellas siempre será provechosa para el comercio que sabrá elejir la que mas convenga á sus intereses.

El adelanto mercantil del país reclama del Gobierno preferente atencion acerca de la marcacion de los canales y pasos dificiles de nuestros rios, pues á escepcion de los faros últimamente establecidos, no hay nada de mediano valor para la navegacion.

Si el Gobierno aceptara la indicacion de esta Prefectura Marítima respecto del restablecimiento del antiguo valizamiento, y del necesario á los rios Paraná y Uruguay, me permitiría aconsejar la adopcion del sistema usado en las naciones mas adelantadas, abandonando para siempre las boyas comunes que tienen mas ventaja que salvar obstáculos en la navegacion de dia y aun con horizontes, claros pues de noche y con neblina de nada ó de muy poco sirven.

El valizamiento moderno lo constituyen boyas faros y boyas con campana, sistema que facilita á los buques la navegacion de noche y evitaría muchas varaduras y siniestros.

Digitized by Google

Hace muchos años que no se ha practicado ningun reconocimiento en el estuario del Plata para saber de un modo cierto y científico si existe alguna trasformacion que haya venido operándose en los diferentes bancos y canales.

Este reconocimiento es tanto mas necesaria é importante, cuando que hay noticias de la formacion de canales con mas profundidad que los existentes y que una vez valizados podrian rendir un gran servicio á la navegacion del cabotage.

No hace muchos años que una parte de esta navegacion que se dirijía á los puertos del Paraná, lo hacia por el Capitan y Las Palmas, luchando contra el inconveniente de la poca agua del canal de San Fernando y con la Playa Honda que apenas tenía en mareas regulares seis y medio piés.

Abandonado el paso del Capitan por la razon indicada, afluyeron en mayor número los buques á Las Palmas cuyos canales estaban bien valizados.

La frecuentacion de este lugar por los buques, hizo conocer á los navegantes mayor cantidad de agua desviándose al Este, cuyo punto valizó tambien esta Prefectura, y es conocido con el nombre de Paso del Este.

Despues de algunos años se ha encontrado otro canal con mas agua aún, que no ha podido valizarse por falta de elementos.

Si se observa el curso de las aguas en la embocadura del Paraná de las Palmas, se verá que de algunos años á esta parte ellas se desvian de su curso antiguo, formando los referidos canales en direccion al Este.

Convendría ratificar esta observacion, yá que tenemos los dos grandes puertos á la márgen Sud del rio de la Plata; el conocimiento del curso de las aguas, si ellas se desvian hacia el Este y Norte, es de la mayor trascedencia para el futuro.

Como vé V. E. un reconocimiento detenido del estuario del Plata es de importancia para verificar y

Digitized by Google

[illegible]

[illegible]

PUERTOS

En general todos los puertos de la República reclaman trabajos que suprimen los escollos existentes y mejoren sus condiciones por medio de la construcción de muelles, dragaje de sus canales actuales, apertura de otros nuevos, y reglamentación uniforme en cuanto sea posible.

Los puertos de la Capital necesitan especial y urgentemente iluminación eléctrica, como elemento eficaz de seguridad y vigilancia contra los hechos casuales y punibles que frecuentemente se producen.

ELEMENTOS DE SALVATAJE

No los tiene actualmente la Prefectura ni ninguna de sus dependencias.

El único que la Prefectura tuvo por un corto tiempo fue el vapor «Gaviota» mandado construir espresamente para su servicio, y que le fué retirado para entregarlo al de la Armada.

Las bombas especiales que este vapor tiene, y trajes y máquinas para buzos, se utilizaron mas de una vez en beneficio de la Armada y del comercio marítimo.

Actualmente, solo el Resguardo de la Capital que dispone de algunas lanchas á vapor, y el destacamento de bomberos de la Boca, son los que pueden prestar algun auxilio en los siniestros que ocurran en el puerto, porque la autoridad marítima de nada puede disponer miéntras V. E. no se digne ordenar que se le devuelvan los elementos referidos.

Digitized by Google

RIACHOS Y ARROYOS EN LAS ISLAS

En interes siempre de servir los intereses del comercio y de la navegacion, entre las islas comprendidas por el Paraná Guazú y Las Palmas, y los puertos del Tigre y San Fernando, esta Prefectura Marítima solicitó y obtuvo del Gobierno la provision de una draga adecuada para los trabajos de apertura y de profundizacion de los pequeños canales, pasos y arroyos que por falta de agua dificultan el tránsito de las inumerables embarcaciones conductoras de los productos isleños, é imposibilitan la vijilancia policial. Pero no ha podido hacerse uso de esa máquina flotante, porque en seguida de recibirse y armarse, la Superioridad la puso á disposicion de una Comision encargada de los trabajos de apertura del riacho Yaguarron en San Nicolás, y mas tarde á la del Gobierno de Entre-Rios para efectuar dragajes en el puerto del Paraná donde hasta ahora se encuentra.

DIQUES

La Nacion no tiene un solo dique propio.—El de San Fernando, de propiedad privada, solo puede servir con la limitacion de todos conocida.

Su utilizacion es tan irregular, que apenas puede recibir buques de pequeño porte y calado que no pueden salir del dique una vez terminadas sus reparaciones si la marea no lo permite.

La yá considerable flota de guerra con que la Nacion cuenta, y el creciente número de buques mercantes y su alto porte, hacen visible la necesidad de construir diques mejor ubicados, de mas fácil acceso y de condiciones mas adecuadas.

Es tiempo de que el pais suprima el tributo que paga á los diques estranjeros para la reparacion, inspeccion y limpieza de sus barcos, desde que, con el puerto de La Plata, han desaparecido las dificultades

Digitized by Google

[illegible]

RADA EXTERIOR

En 1884 esta Prefectura Marítima elevó á la consideración del Gobierno la siguiente nota del Práctico de este Puerto [illegible] relativa á la conveniencia de [illegible] esa importante parte de nuestra jurisdicción fluvial, á fin de prevenir graves alteraciones.

«Marzo 31 de 1884.—Señor Prefecto: En el año próximo pasado fondearon en la rada exterior ó sea fondeadero de los vapores de ultramar, 300 de estos, todos ellos de gran porte.—Estos vapores efectuan su limpieza de calderas á su llegada á puerto y mantienen constantemente sus fuegos para alimentar á los guinches á vapor que trabajan noche y dia.—Los residuos del carbon de piedra consumido, son lanzados al rio en forma de escoria, carbonilla y cenizas.—Si suponemos que cada uno de estos vapores produce unas tres toneladas de dichos residuos durante el tiempo de su permanencia en puerto, resultará que solamente en un año (1883) aquellos vapores han depositado en el suelo de su fondeadero 900 toneladas de una basura, que no siendo suficiente pesada no ha podido ser absorvida por el fondo y no es tan liviana que la corriente haya podido arrastrarla.—Si hay un país en el mundo que debe estar celoso de que los fondos naturales de sus rios no sean alterades en el sentido de la

Digitized by Google

«ménos agua, éste es uno de ellos, y es por esta «razon que me permito indicar á V. S. el procedi-«miento que debería seguirse para impedir que en «época mas ó menos lejana nuestro fondeadero de «vapores de ultramar sufra una variante en per-«juicio de la Nacion y del comercio en general. «El procedimiento es tan simple que apenas mere-«ce indicarse, y sería construir una lancha á vapor «aparente para recojer diariamente de los vapores «fondeados, las basuras ó escorias yá para que «sean lanzadas al rio en paraje conveniente ó bien «para dedicarlas á rellenar terrenos, solidificar pi-«sos, etc., aunque á mi juicio las industrias se apo-«apoderían pronto de ellos y en vez de ser oneroso «para el Gobierno, su instalacion, mas bien repor-«taría un beneficio.—Si V. S. no encuentra desa-«certada mi indicacion, el Señor Ingeniero de las «Obras del Riachuelo Don Luis Huergo, podría ilus-«trarla con sus conocimientos profesionales.—Firma-«do: *J. Siches.*»

Como ninguna determinacion se ha comunicado á esta Reparticion sobre este asunto, he creido pertinente reproducir aquí ese documento por si V. E. lo conceptúa digno de tomarse en cuenta.

MAQUINISTAS

Las condiciones actuales de idoneidad de la mayor parte de los maquinistas que sirven á la marina mercante, dejan mucho que desear.

No tienen título profesional espedido por el Gobierno, ni patente, porque este gremio no está reglamentado ni sujeto por consiguiente á las pruebas de competencia que corresponden.

No tenemos así maquinistas argentinos, pues de los *ciento cincuenta* que sirven en los vapores, *ciento cuarenta* son estrangeros, ingleses y italianos en su mayor parte.

Creo que este asunto es interesante y que deben

Digitized by Google

adoptarse las medidas conducentes á regularizar tales servicios, nombrando una comision examinadora que actúe dentro de las prescripciones de una reglamentacion especial.

La Inspeccion de Máquinas de esta Reparticion ha practicado durante el año anterior *setecientas ochenta y ocho* inspecciones y espedido *novecientos trece* documentos; lo cual prueba el conocimiento que tiene del estado de las máquinas y calderas de los vapores mercantes y de los maquinistas que los sirven.

MARINA MERCANTE

La forman actualmente al rededor de *siete mil* embarcaciones entre mayores y menóres de seis toneladas.

PRACTICOS Y BAQUEANOS

La Nacion ha patentado á unos *trescientos cincuenta* prácticos y baqueanos que forman este gremio digno de ocupar la atencion del Gobierno por la importancia que en momentos dados pueden revestir sus servicios.

Los prácticos de puerto y los *baqueanos* que son los que mejores servicios pueden prestar al país, son al rededor de *ciento cincuenta*, entre los cuales apenas si hay media docena de Argentinos nativos. Por este dato, puede V. E. calcular cuanto importa estudiar detenidamente este asunto que puede revestir graves caracteres.

MOVIMIENTO DE LAS OFICINAS

Está representado por 16,240 espedientes, 381 informes y 5057 notas y telégramas.

C. A. MANSILLA.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Stanford University Libraries
3 6105 015 908 887

UA 6
A33
1893:

Date Due

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA
94305

Digitized by Google